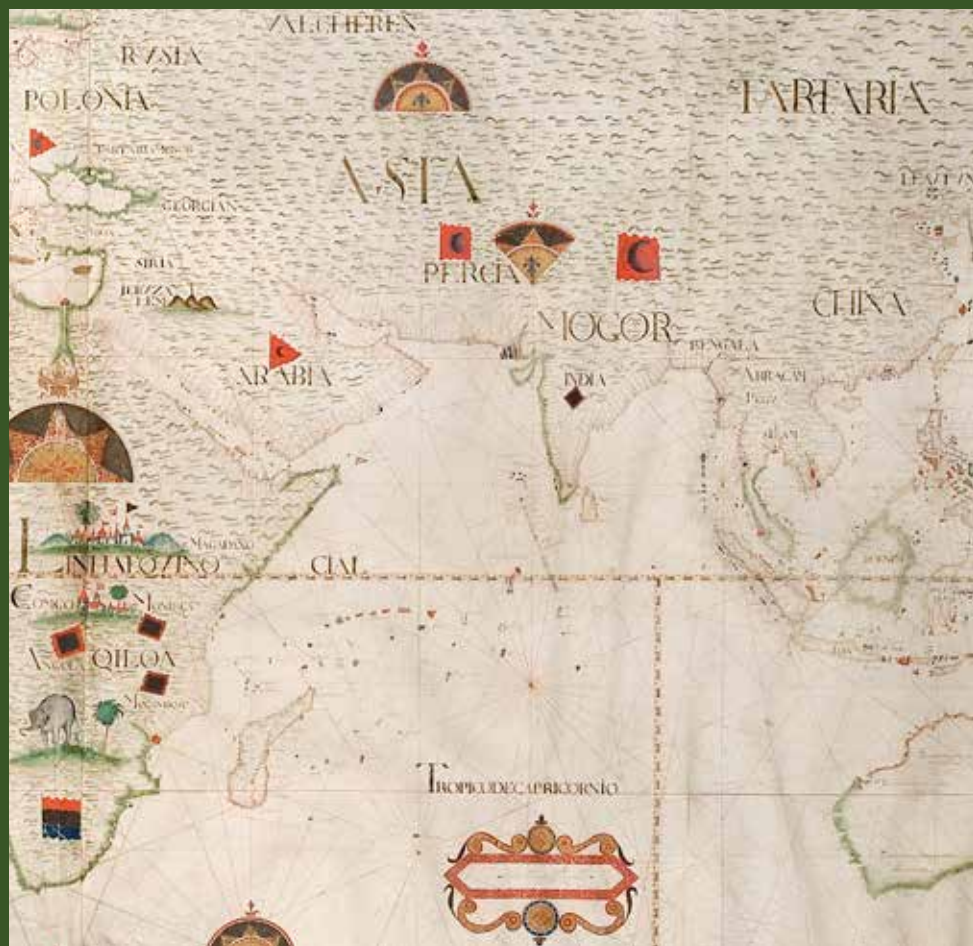


OS PORTUGUESES E A ÁSIA MARÍTIMA

TROCAS CIENTÍFICAS, TÉCNICAS E SÓCIO-CULTURAIS

(SÉCULOS XVI-XVIII)



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar



ACADEMIA DE MARINHA



OS PORTUGUESES E A ÁSIA MARÍTIMA

TROCAS CIENTÍFICAS, TÉCNICAS E SÓCIO-CULTURAIS

(SÉCULOS XVI-XVIII)



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar

I SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DO ORIENTE

20 e 21 de Novembro de 2018



ACADEMIA DE MARINHA

PATROCÍNIO



Ficha técnica

Título: Os Portugueses e a Ásia Marítima: trocas científicas, técnicas e sócio-culturais
(séculos XVI-XVIII)

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar

Organização e revisão: Herlander Valente Zambujo, Luís Couto Soares,
José Manuel dos Santos Maia

Data: Junho de 2020

Tiragem: 250 exemplares

Impressão e acabamento: ACD PRINT, S.A.

ISBN: 978-972-781154-0

Depósito legal: 468241/20

ÍNDICE

Preâmbulo	7
Nota Introdutória	9
Nos meandros da ásia Marítima: linhas de diálogo abertas pelos trânsfugas portugueses (sécs. XVI e XVII)	11
M. Augusta Lima Cruz	
A construção naval na Índia portuguesa nos séculos XVI e XVII	27
André Teixeira, Patrícia Carvalho	
Dos portos do rio Hoogly à circum-navegação: o mundo dos Portugueses de Bengala após a desintegração do Estado da Índia	47
Ernestina Carreira	
A afirmação militar naval dos portugueses no Índico nos primeiros anos de quinhentos, um processo marcado por inovações táticas, tecnológicas e pela transferência de saberes entre europeus e asiáticos	103
Vítor Luís Gaspar Rodrigues	
Em busca da identidade perdida: a sociedade goesa em torno de 1700	115
João Teles e Cunha	
Os baneanes de Moçambique setecentista: uma “corja de peralvilhos e ladrões de pé descalço” indispensável ao comércio e à economia colonial	129
Luís Frederico Dias Antunes	
Redes formais e informais de trocas técnicas, científicas e culturais no estado da Índia (Séculos XVI-XVIII)	145
Amélia Polónia	
Macau, Manila e Macáçar: os vértices de um triângulo comercial, na primeira metade do século XVII	159
Jorge Semedo de Matos	
Uma incubadora de negócios luso-asiáticos Patani e o comércio com a China (1516-1580)	173
Jorge Santos Alves	

A «nau do trato» de Moçambique e a navegação entre a costa africana e os portos portugueses na Índia (1518-1694)	189
Manuel Lobato	
O contributo português para a cartografia náutica do oceano Índico (sec. XVI a XVIII)	203
Adelino Rodrigues da Costa	
A Ilha de Moçambique na roteirística e na cartografia e sua evolução, séculos XV a XVIII	233
José Manuel Malhão Pereira	
A questão da longitude no início do século XVII. Viagem à Índia de Gaspar Jorge do Couto	261
António Costa Canas	
Revisitar as Virtudes de algumas plantas da Ilha de Timor, do dominicano Frei Alberto de São Tomás	279
João Abel da Fonseca	
A capitalidade de Goa: Expressão urbanística do mito e da legitimização colonial	301
Walter Rossa	
Do Índico e das representações da alteridade na escrita da história dos portugueses (séculos XVII-XVIII)	329
Ana Paula Avelar	
Livros europeus para o Japão: algumas notas sobre o <i>De missione legatorum iaponensium</i> (Macau,1590)	339
Rui Manuel Loureiro	
<i>Darse al estudio de la lengua China. Dois manuscritos portugueses dos séculos XVII e XVIII</i>	351
Cristina Costa Gomes, Isabel Murta Pina	

PREÂMBULO

É com enorme orgulho que escrevo estas curtas linhas de apresentação deste excelente livro sobre **“Os portugueses e a Ásia marítima: trocas científicas, técnicas e sócio culturais (séculos XVI – XVIII)”**.

Ele resulta dos extensos trabalhos levados a cabo no âmbito do 1º Simpósio de História do Oriente realizado na Academia de Marinha em 2018, mas sem dúvida que esta qualidade não seria possível sem a dedicação e o rigoroso escrutínio que estiveram a cargo de todos os membros das suas Comissões Organizadora e Científica.

Mas permitam-me que vos explique como nasce este encontro. É mais um daqueles casos de serendipidade, de que tanto gostava de falar o nosso reconhecido investigador, Comandante Estácio dos Reis, infelizmente já desaparecido.

Um dia combinei um encontro com o Dr. Luís Bento dos Santos, então administrador do Banco Santander. Era mais um daqueles encontros a que os presidentes das academias têm que recorrer para conseguir engordar um pouco as verbas que, através do orçamento do Estado, lhes são atribuídas. Pretendia eu conseguir poder editar umas tantas obras que há anos aguardavam essa possibilidade, algumas das quais fontes.

A resposta foi negativa e pronta. O banco tinha deixado de dar patrocínios para livros e outro tipo de edições, concentrando agora muito do seu mecenato cultural no apoio às Universidades, designadamente em bolsas e prémios. Mas, porque a amizade e o respeito mútuo vinham de longa data, surgiu logo um complemento: “Se o Senhor Almirante quiser organizar um Simpósio sobre o Oriente teremos todo o gosto em ajudar”.

E foi assim, graças a uma grande vontade e a um gosto enorme pelos estudos orientais deste administrador que é um apaixonado e grande conhecedor dos nossos feitos pelo Oriente e da sua arte, de que é um erudito, que surge este Simpósio. Aqui fica o justo agradecimento.

Ficou regulado e protocolado que se realizará todos os anos pares, alternando com o nosso Simpósio de História Marítima, esse de cariz estatutário, que ocorre nos anos ímpares. Para que não fosse apenas mais um Simpósio de História Marítima, embora dirigido ao Oriente, ficou desde logo assente que seria de História, seria do Oriente, mas com abertura a todas as áreas da outra classe da Academia – as artes, as letras e as ciências. O título específico desta primeira edição, assim o confirma.

Este volume é assim o resultado deste encontro/desencontro, de uma longa jornada de dois dias e de um naipe de 23 oradores de luxo com créditos firmados. É também uma forma feliz de dar um espaço específico à nossa riquíssima história vivida no Oriente e que, pelo sucesso que obteve, veio enobrecer a vida académica em geral e muito especificamente a imagem externa da Academia de Marinha, pelo que não deixará de se repetir e ser de novo um êxito.

Estando a aproximar-se a realização do 2º Simpósio de História do Oriente, estou certo que os responsáveis por esta edição e que assinam a sua Introdução, os Senhores Professores Vítor Luís Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar, saberão de novo dedicar todo o seu saber a um novo tema da nossa riquíssima história, que tanto nos prestigia como povo, mas que nunca é demais relembrar, pode ajudar a descobrir novos factos e deles dar conhecimento. Portugal merece-o. Esse é o nosso papel. Esse é o nosso orgulho.

Academia de Marinha, 01 de junho de 2020

O Presidente

Francisco Vidal Abreu, Almirante

NOTA INTRODUTÓRIA

Do desejo de aprofundar o estudo das relações entre Portugal e os diferentes povos da Ásia resultou, em 2018, um protocolo de cooperação entre a Academia de Marinha e o Banco Santander, cujo objectivo primeiro era promover a celebração de um simpósio sobre temáticas luso-orientais a cada dois anos.

Em novembro desse ano realizou-se o *I Simpósio de História do Oriente*, o qual teve como enquadramento geral o facto de logo a partir do início do século XVI a presença portuguesa se ter espalhado pelo continente asiático, construindo-se toda uma rede de contactos que, apesar de tensões e conflitos, formalizou relações formais e informais muito distintas, dependentes de geografias e culturas várias. Cruzaram-se, então, saberes e técnicas, acelerando-se a sua circulação e transmissão, ampliando-se a sua escala.

Os fluxos e redes marítimas que se desenvolveram nestes alvares da nossa modernidade imprimiram alterações significativas nos quotidianos tanto europeus como asiáticos, tendo tido Portugal um papel significativo na sua construção.

Nesse I Simpósio debateram-se as relações dos Portugueses com a Ásia marítima, focalizando, no arco temporal dos séculos XVI-XVIII, trocas científicas, técnicas e sócio-culturais, tendo como objecto de análise cinco grandes sub-temas. A saber: Livros, Imagens e Objectos; Ciência Náutica, Cartografia e Arte de Navegar; Comércio Intercontinental, de Cabotagem e Práticas Comerciais; A Guerra no Mar e em Terra: Conflitos, Técnicas e Tecnologias Militares em Presença; e, por último, Sociedades Luso-Asiáticas.

As comunicações apresentadas foram previamente sujeitas a um escrutínio por parte da comissão científica do simpósio, tendo sido seleccionadas as que, revelando elevada qualidade científica, melhor se enquadravam nas temáticas em debate. Este livro, cujo título recebe o do próprio I Simpósio, **Os portugueses e a Ásia marítima: trocas científicas, técnicas e sócio-culturais (séculos XVI – XVIII)**, resulta do vivo diálogo ocorrido em novembro de 2018, plasmando-se nos seus textos, para além de um multi-disciplinar labor académico, a revisão científica por pares.

A importância desta iniciativa é evidenciada nas palavras do Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, inseridas no início do presente livro.

Assim no primeiro ensaio, intitulado *Nos meandros da Ásia Marítima: linhas de diálogo abertas pelos transfugas portugueses (sécs. XVI e XVII)*, revisita-se, pela mão de Maria Augusta Lima Cruz, como acções singulares permitiram a irradiação de redes informais de contacto, transitando-se, através do texto de André Teixeira e Patrícia Carvalho, para como ocorreu *A construção naval na Índia portuguesa nos séculos XVI e XVII*.

Em contrapartida, Ernestina Carreira analisa *Dos portos do rio Hoogly à circum-navegação: o mundo dos Portugueses de Bengala após a desintegração do Estado da Índia*, discorrendo Victor Luís Gaspar Rodrigues sobre *A afirmação militar naval dos portugueses no Índico nos primeiros anos de Quinhentos, um processo marcado por inovações táticas, tecnológicas e pela transferência de saberes entre europeus e asiáticos*. Por seu turno, João

Teles e Cunha leva-nos *Em busca da identidade perdida: a sociedade goesa em torno de 1700* e Luís Frederico Dias Antunes escreve sobre *Os baneanes de Moçambique setecentista: uma «corja de peralvilhos e ladrões de pé descalço» indispensável ao comércio e à economia colonial*.

A visão geral da construção de *Redes formais e informais de trocas técnicas, científicas e culturais no estado da Índia (Séculos XVI-XVIII)* é oferecida por Amélia Polónia, Fabiano Bracht e Rosa Capelão, observando-se de seguida “estudos de caso” através dos textos de Jorge Semedo de Matos *Macau, Manila e Macáçar: os vértices de um triângulo comercial, na primeira metade do século XVII* e do de Jorge Santos Alves intitulado *Uma incubadora de negócios luso-asiáticos. Patani e o comércio com a China (1516-1580)*.

As questões em torno da navegação do Índico são esboçadas, num primeiro momento, por Manuel Lobato em *A «nau do trato» de Moçambique e o comércio entre a costa africana e os portos portugueses na Índia (1518-1681)*, num segundo momento por Adelino Rodrigues da Costa em *O contributo português para a cartografia náutica do oceano Índico (séc. XVI a XVIII)*, num terceiro momento por José Manuel Malhão Pereira, ao escrever sobre *A Ilha de Moçambique na roteirística e na cartografia e sua evolução, séculos XV a XVIII* e num quarto momento por António Costa Canas, ao examinar *A questão da longitude no início do século XVII. Viagem à Índia de Gaspar Jorge do Couto*.

Após João Abel da Fonseca *Revisitar as «virtudes de algumas plantas da ilha de Timor», do dominicano frei Alberto de São Tomás*, Walter Rossa estuda *A capitalidade de Goa: Expressão urbanística do mito e da legitimização colonial*.

Já Ana Paula Avelar observa as formas de registo do diferente em *Do Índico e das representações da alteridade na escrita da história dos portugueses (séculos XVII-XVIII)*, enquanto alguns “estudos de caso” são tocados por Rui Manuel Loureiro em *Livros europeus para o Japão: algumas notas sobre o de missione legatorum iaponensium (Macau, 1590)*, e por Cristina Costa Gomes e Isabel Murta Pina em *«Darse al estudio de la lengua China» dois manuscritos portugueses dos séculos XVII e XVIII*.

Estamos certos que este volume contribuirá para um avanço do conhecimento relativamente às temáticas analisadas, já que representam sínteses, ou novas leituras e aproximação à realidade quer do que se convencionou chamar o “Estado da Índia”, quer daquilo que hoje se entende como o “império informal”, resultado da acção dos particulares portugueses disseminados pelos mares orientais ao longo dos séculos XVI a XVIII.

A todos os autores e colaboradores deixamos aqui, em nome da Academia de Marinha, uma palavra de apreço e gratidão.

Lisboa, 14 de Abril de 2020

Vitor Luís Gaspar Rodrigues
Ana Paula Avelar

NOS MEANDROS DA ÁSIA MARÍTIMA: LINHAS DE DIÁLOGO ABERTAS PELOS TRÂNSFUGAS PORTUGUESES (SÉCS. XVI E XVII)

M. Augusta Lima Cruz¹

Como se sabe, nos sécs. XVI e XVII, a grande maioria dos embarcados nas armadas da Carreira da Índia, pela Rota do Cabo, era gente de armas ao serviço do rei de Portugal. A via militar era, assim, uma espécie de «passaporte» para a viagem, quer se tratasse de portugueses, quer, mas em muito menor quantidade, de alguns europeus de outras nacionalidades. A um punhado se resumia o número de passageiros, incluindo oficiais régios, agentes comerciais, religiosos e mulheres; estas seguiram com uma certa regularidade, mas sempre em pequenos contingentes, a partir de meados do séc. XVI, quando começaram a ser embarcadas as chamadas «órfãs d'el rei».

No fundo toda esta gente de armas ia guarnecer um império do qual o rei de Portugal se intitulava «Senhor da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia». Este conceito de senhorio incorporava não só os territórios efetivamente conquistados e administrados pelos portugueses, mas também toda uma «área de conquista potencial»². Donde, competia aos servidores do rei zelar quer pela conservação dos espaços sob efetivo domínio português - pequenas áreas territoriais, por vezes, simples fortalezas ou feitorias enquistadas em terras estranhas -, quer pela preservação dos direitos virtuais do senhorio da conquista, da navegação e do comércio. Num tão fluido, disperso e vasto campo de domínio («a Índia, Senhor, - escrevia em 1527 um veterano com 23 anos de militância na Ásia - é e são grandes mundos que cá tem Vossa Alteza tantas mil léguas de seu reino, em que há muitos reis e de muita gente»³ -, compreende-se ser o vínculo ao serviço do rei (ou, em sua representação, ao vice-rei ou governador) uma linha que, intermitentemente, demarcava a inclusão ou a exclusão do corpo social português estante no Oriente.

1 - Pode afirmar-se que, desde os primórdios do processo de estabelecimento do Estado português da Índia, se registaram deserções ou fugas destes homens de armas, os quais se «derramavam» (assim se dizia ao tempo), ou seja, se espalhavam por terras e mares asiáticos.

Sem dúvida, o principal atrativo era enveredarem pelo comércio privado, envolvendo-se em atividades mercantis, sobretudo nas áreas em que menos se adensava a rede

¹ CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa.

² Nas citações de textos quinhentistas e seiscentistas procedeu-se à atualização ortográfica. Cf. António Vasconcelos Saldanha, «Conceitos de Espaço e Poder e seus reflexos na titulação régia portuguesa», *La Découverte, le Portugal et l'Europe - Actes du Colloque - Paris, les 26, 27 et 28 mai 1988*; Paris, Fondation Calouste Gulbenkian/Centre Culturel Portugais, 1990, pp. 105-129.

³ Carta de Luís Martins a D. João III. datada de Cochim, 7 de dezembro de 1527, ANTT, Gavetas, XV, 17-19; pub. As Gavetas da Torre do Tombo, vol. I. pp. 89-104.

do controlo militar e comercial do império asiático português. Assim, espalharam-se preferencialmente pelas regiões a leste do cabo Comorim: costa do Coromandel, golfo de Bengala e de um modo geral por todo o Sudeste Asiático e Extremo Oriente. Num processo de adaptação extremamente bem-sucedido, pois rapidamente se familiarizaram com as ramificações do comércio regional e inter-regional e com os modos de vida e costumes asiáticos, estes mercadores privados tenderam a agrupar-se em comunidades mercantis, as chamadas «colónias espontâneas», tais S. Tomé de Meliapor, Negapatão, Macau e tantas outras. Vivendo sob jurisdição não portuguesa e criando raízes nas terras de adoção através de casamentos com mulheres da terra, mantiveram, no entanto, ligações informais com o Estado da Índia que se traduziram, muitas vezes, por apoios militares ou financeiros e até pelo desempenho de missões diplomáticas; não se coibindo também de levantar obstáculos às interferências e pretensões de controlo por parte do responsáveis do império⁴.

Mas outros, talvez em menor número, desertavam e colocavam-se ao serviço militar de senhores e potentados asiáticos. Destes, a figura do renegado é aquela que emerge com contornos mais nítidos, pois ultrapassava a barreira que separava a margem da exclusão. Ao tempo, considerava-se «arrenegado» todo o soldado que, mesmo não abjurando da fé cristã, fosse prestar tarefas militares em exércitos sob domínio muçulmano. Situação tanto mais grave, quanto se sabe colocar-se a sua maioria a soldo de sultanatos, como Guzerate, Bijapur, Ahmadnagar e Golconda, comarcando com os territórios sob administração portuguesa, com os quais eram constantes as relações conflituosas. Ressalve-se, todavia, a circunstância de, em muitos casos ou talvez na sua esmagadora maioria, estas passagens ao Islão não decorrerem de uma convicção interior; eram comportamentos pragmáticos, traduziam-se por uma adaptação a outra realidade social e ficavam-se pela cultura material (modo de vestir, hábitos alimentares etc.).⁵

⁴ São muitos os estudos pontuais sobre as comunidades mercantis nestas regiões. Para uma visão global, veja-se, a título de exemplo: Luís Filipe Reis Thomaz, *La Expansión Portuguesa: um prisma de muchas caras* (nomeadamente capítulo «La “grande soltura” de Soares de Albergaria y la formación del “imperio sombra”», Bogotá, Ediciones Uniandes / Universidad de los Andes, 2016; e Sanjay Subrahmanyam, *O Império asiático português, 1500-1700 – Uma história política e económica* (em especial capítulo «A sociedade asiática portuguesa II: a fronteira e para além dela), Lisboa, Difel, 1995. Para estudos confinados a certas regiões asiáticas, veja-se, também a título de exemplo, Maria Ana Marques Guedes, *Interferência e integração dos portugueses na Birmânia, ca. 1580-1630*; Lisboa, Fundação Oriente, 1994 e Maria da Conceição Flores, *Os portugueses e o Sião no séc. XVI*; Lisboa, Comissão dos Descobrimentos/ Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1995.

⁵ Sobre esta categoria, ver Maria Augusta Lima Cruz, «Exiles and renegades in the early 16th century portuguese India», *The Indian Economic and Social History Review*, New Delhi/Beverly Hills/London, Sage publications, vol XXIII, nº3, July/September 1986, pp. 249/262., reed. *Historiography of European on Africa and Asia, 1450-1800*, ed. Anthony Disney; Aldershot, Variorum, 1995; e, em edição portuguesa, «Degredados e arrenegados no espaço índico, nos primórdios do séc. XVI», *Actas do I Simpósio Interdisciplinar de Estudos Portugueses*, Lisboa, DEP da FCSH, vol. II, 1987, reformulado e reeditado in *Povos e Culturas - Portugal e o Oriente - Passado e Presente*, nº5, Lisboa, Univ. Católica, 1996, 41-61. Dejanirah Couto, «Quelques observations sur les rénegats portugais en Asie au XVIème siècle», *Mare Liberum*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, nº 16, dezembro 1998, pp. 57-85.

Já o mercenário, habitualmente designado «chatim», em sentido pejorativo, beneficiava de um julgamento mais tolerante por parte dos seus compatriotas. Diogo do Couto, criticando os habituais atrasos nos pagamentos dos quartéis aos soldados, caracteriza bem esta categoria: «esta é a razão – *escreve ele* - por que há já tão poucos (soldados) que queiram ir invernar às fortalezas d’el-rei, e tantos que se fazem chatins, e se vão quase morar aos reinos de Pegu e Bengala, para ajudarem aqueles reis que têm guerra uns contra outros»⁶ Em suma, vendiam fundamentalmente a sua força de trabalho, não se privando de praticar também a mercancia pois, afirmava um autor anónimo da época, o ofício de mercador era «uma vida nestas partes tão geral, que a todos toca»⁷. Aliás o mesmo autor, sendo um apologista da vida militar, ia a ponto de conceder que «até os que servem a el-rei, lhes será proveitoso deitar mão dalgumas veniagas por meios honestos e honrosos, por via das quais façam o serviço mais perfeitamente»⁸; apesar disso, não deixa de reconhecer os perigos inerentes a essa atividade, pois «a arte de mercancia é tão conforme ao apetite da natureza por respeito da abastança que traz consigo que, quem dela uma vez gosta, é impossível deixá-la por sua vontade»⁹.

Em breve, e à medida que se foi desenvolvendo o conhecimento português das regiões, estas deserções atingiram tais proporções que se tornariam numa das principais preocupações dos responsáveis pela manutenção do Estado. Sinais presentes em abundância na correspondência oficial com o Reino a partir da década de 1520. A ponto de António Miranda de Azevedo, em carta datada de 1527, chegar a sugerir a D. João III proibisse as armadas para a costa do Coromandel, zona para onde se escapavam muitos dos que queriam dar o «salto»¹⁰. Anos mais tarde, o dominicano frei Estêvão de Santa Maria, pondo a tónica na falta ou atraso de pagamento de soldos e mantimentos aos soldados, alerta o monarca português nos seguintes termos: «os lascarins¹¹ e soldados da Índia desamparam as fortalezas e as cidades de Vossa Alteza e se vão todos ou quase todos para os mouros a buscarem sua vida e serem assentados nos soldos dos mouros por seus soldados»¹².

Impossível quantificar os soldados, portugueses ou de outras origens europeias que, no período em análise, militavam em exércitos asiáticos nestas condições. A darmos crédito às fontes, especialmente a narrativas de viajantes, eles encontravam-se um pouco por todo o lado. Alguns dados lacunares permitem-nos, no entanto, avaliar a dimensão do fenómeno.

⁶ Diogo do Couto, *Década Sétima*, liv. VII, cap. 3, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1783. p. 74.

⁷ *Primor e Honra da vida soldadesca no Estado da Índia* (anónimo do séc. XVI), ed. Laura Monteiro Pereira, Ericeira, Mar de Letras, 2004, III parte, cap.VI, p. 199.

⁸ *Idem*, *ibidem*.

⁹ *Idem*, *ibidem*, cap. XI, p. 213

¹⁰ Carta de António Miranda de Azevedo a el-rei, datada de Cochim, 8 de dezembro de 1527, in ANTT, Gaveta XX-7-7; pub. As Gavetas da Torre do Tombo, vol. X, p. 554 e sgs.

¹¹ Do persa *lashkari*, palavra utilizada pelos portugueses na Índia para designar os soldados indígenas; por vezes, o termo aplicava-se também ao homem de armas europeu.

¹² Carta de frei Estêvão de Santa Maria ao rei, Goa, 1 de fevereiro de 1557 (ANTT, CC, I, 100-91), pub. Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente - Índia, col. e anot. por António da Silva Rego, vol. VI, Lisboa Agência Geral do Ultramar, 1951, p. 269.

Vejamos.

- Na batalha Raichur (Rachol), em 1520, entre as forças hindus de Vijayanagara (Bisnaga) e as do sultanato do Adil Shah de Bijapur, cerca de 20 espingardeiros portugueses, sob o comando de Cristóvão de Figueiredo, lutaram do lado hindu, e pelo menos 50 renegados portugueses fizeram parte da guarda do capitão geral do Adil Shah, combatendo do lado muçulmano¹³.

- Na década de 1530, cerca de 50 portugueses e 30 franceses pelejavam no exército do sultão Bahadur Shah (Badur) de Cambaia¹⁴.

- Em meados do século XVI, o supracitado dominicano frei Estêvão de Santa Maria, garantia ao monarca português estar Goa e outros lugares portugueses da Índia despovoados de cristãos, por estes irem para terras de mouros, onde eram capitães e soldados; detalhando irem «cada ano mais de dois mil ou três mil para Malaca, Maluco, China, Pegu, Bengala e Ormuz», não havendo em Goa mais que mulheres e meninos¹⁵.

- Pela mesma altura, mais precisamente em 1565, na batalha de Talikota, entre os exércitos de Vijayanagara e os dos sultanatos indo-muçulmanos do Decão, uma fonte asiática afirma, talvez com certo exagero, poderem as forças de Vijayanagara contar com o apoio de mais de 3.000 *parangis* (ou seja, «frangues»)¹⁶

- Já no séc. XVII, na década de 30, António Bocarro informa haver na corte de Tanjavur (Tanjoar) um número considerável de portugueses, oriundos do porto de Negapatão, deles só se servindo o Nayaka (Naique) para a guerra, «pagando-lhes e casando-os com que ficam bons soldados»¹⁷.

- Pela mesma altura, estimava-se em 5.000 o número de renegados portugueses a militarem em potentados locais asiáticos entre Bengala e Macassar; este valor leva o historiador Anthony Disney a concluir terem sido «tantos os soldados portugueses que se escaparam deste modo, que talvez nem um quinto dos que embarcavam em Lisboa chegasse a servir em Goa»¹⁸.

Nesta vasta massa de desertores, difícil se torna isolar os renegados dos mercenários, pois a fronteira entre estas duas categorias era muito porosa. Por exemplo, aquando da embaixada portuguesa de 1521 ao Gaur, a comitiva de combatentes a soldo do sultão de Bengala integrava vários portugueses. Um deles Martim de Lucena, não foi reconhecido pelo relator anónimo da embaixada, «porque vinha vestido como mouro, barba e cabeça

¹³ Chronica dos reis de Bisnaga, pub. David Lopes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897, pp. 39-40.

¹⁴ Fernão Lopes de Castanheda, História do descobrimento e conquista da Índia pelos Portugueses, livro VIII, cap. 94, p. 723 do II volume da edição de Manuel Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmãos Editores, 1979

¹⁵ Carta de frei Estêvão de Santa Maria citada na nota 11, p. 273.

¹⁶ «Frangues», corruptela do persa farangî, designação dada aos «europeus cristãos», mas que na Índia, nesta época, se aplicava quase exclusivamente aos portugueses, no caso seriam mercenários. Informação colhida em K.A.Nilakanta Sastri e N. Venkataramanayya, Further Sources of Vijayanagara History, University of Madrastra, 1946, vol. III, pp. 224.

¹⁷ António Bocarro, «Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental, Arquivo Português Oriental, ed. A.B. de Bragança Pereira, tomo IV, vol. II, p. 4.

¹⁸ A. R. Disney, A decadência do império da pimenta, comércio português na Índia no início do séc. XVII, Lisboa, Edições 70, 1981, p. 35.

rapada, carapuça e touca na cabeça e bigodes feitos, de feição que me pareceu mais Mafamede que o mesmo sancarrão». Mais adiante, no decurso da mesma relação, encontram Cristóvão Jusarte «com alguns portugueses e Ale Aga com outros seus companheiros todos de volta, e vestidos de feição que não conhecíamos quais eram os Portugueses nem os Rumes».¹⁹

2 – Para resolver estes e outros problemas do império asiático, são visíveis, a partir da segunda metade do século XVI, medidas tendentes, não só a travar o constante esvaziamento populacional do Estado, mas também a captar os que andavam desmandados. Neste sentido, foram publicados vários perdões, estabelecendo prazos para, sem castigos nem sanções, acolhimento destes filhos pródigos²⁰.

Paralelamente, surge toda uma literatura denunciativa e crítica na qual é constante a chamada de atenção para a miserável situação dos soldados na Índia portuguesa e, em certa medida, desculpabilizando-os pelos desvios seguidos, e remetendo as responsabilidades deste estado de coisas para as bem conhecidas vicissitudes de funcionamento da máquina administrativo-militar do Estado da Índia. Neste contexto se insere o tratado doutrinário *Primor e Honra da Vida Soldadesca no Estado da Índia*, escrito no último quartel do séc. XVI por um homem com largos anos de experiência de vida militar na Ásia. A análise interna do texto autoriza a concluir-se ter sofrido o cativo numa prisão de Golconda, ter sido comandante de armadas e ter conhecido bem diversas terras asiáticas onde proliferavam os vários tipos de aventureiros portugueses de que temos vindo a falar, nomeadamente no Golfo de Bengala, a vida das comunidades de portugueses aí residentes, os costumes, os trajes, a alimentação dos povos desta região. Esta experiência permitiu-lhe traçar uma das panorâmicas mais completa sobre os seus percursos e modos de vida, incluindo os daqueles que eram levados a extremo de renegar a fé cristã. Nesta sua obra, subdividida em quatro partes, correspondendo cada uma delas aos quatro degraus da escada ou via conducente à honra na vida presente e à glória da vida futura, está patente um discurso reformativo da vida da soldadesca através da sobrevalorização das virtudes da milícia. «Todas as honras alcançadas no mundo - escreve ele - ficam muito atrás das que por meio da milícia se podem alcançar»²¹.

3 - Mas, nem os perdões convenciam muitos dos trânsfugas a voltar ao redil, nem as campanhas persuasivas pareciam surtir grande efeito. Poder-se-á, por isso perguntar: o que levava estes homens de armas a evadirem-se voluntaria ou involuntariamente para outros terras?

¹⁹ Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy, 1521, présenté et édité par Geneviève Bouchon et Luís Filipe Thomaz, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian /Centre Culturel Portugais, 1988, pp. 229 e 253, respetivamente.

²⁰ Sobre os perdões, nomeadamente os perdões gerais, ver Timothy J. Coates, Degredados e órfãs: a colonização dirigida pelo império português .1550-1755, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998, cap. V.

²¹ Primor e Honra..., ed cit, p. 171.

Um conjunto de fatores que, em última análise, se prendia com a sua condição económica e social. De facto, a grande massa dos que davam o salto pertencia ao extrato social ao tempo designado por «gente baixa» ou «gente miúda». No aparelho militar do Estado eram aqueles que hoje designaríamos por «soldados rasos». Timothy Coates, provou, na obra *Degredados e órfãs: a colonização dirigida pelo império português*, serem muitos deles, sobretudo a partir da segunda metade do séc. XVI, condenados ao degredo, recolhidos a Lisboa de diversas prisões portuguesas, donde eram embarcados, já na condição de soldados, rumo à Índia para aí militarem²². Nestas circunstâncias, tinham, por via de regra os seus quartéis, ou seja, salários em atraso. Nas situações de cerco ou de guerra prolongada, eram eles os primeiros a sentir as fomes e as privações. Quadro que fica completo se acrescentarmos as poucas possibilidades de ascender no aparelho do Estado e, conseqüentemente, de nele beneficiarem das múltiplas oportunidades lícitas e ilícitas de enriquecimento.

Acresce, por outro lado, que, sendo dos lutavam a pé, era nas suas hostes que se encontrava o grosso dos besteiros, dos espingardeiros, dos bombardeiros, dos fundidores de artilharia, em suma, dos habilitados a manejar os artificios de fogo. Segundo o cronista Fernão Lopes de Castanheda, estas eram as armas com mais aceitação e procura junto dos potentados asiáticos²³. Tinham, por isso, algo de apreciado a oferecer, o que lhes propiciava uma integração rápida nos exércitos asiáticos. Com efeito, em certos países da Ásia, os europeus e os turcos eram muito solicitados em virtude dos seus conhecimentos na confeção e no manejo de armas de fogo. A primeira notícia colhida nas crónicas portuguesas relativa a este tipo de serventias diz respeito a dois cristãos, naturais de Esclavónia: foram em 1502 para a Índia e, uma vez lá, passaram-se para as terras do Samorim onde se revelaram bons fundidores de artilharia e bons bombardeiros²⁴. No ano de 1507, em Ormuz, cinco homens passam-se para o lado inimigo para ensinar a pelejar ao modo português, um deles era artilheiro, e quando, mais tarde, Afonso de Albuquerque volta a esta cidade já haviam fundido diversas peças de artilharia: falcões, berços e tiros de ferro²⁵. Muitas outras referências deste tipo se respigam dispersamente nas crónicas e relações portuguesas. Competências no manejo de armas de fogo que, em certa medida, marcariam a imagem dos soldados portugueses junto das sociedades asiáticas. Numa fonte literária em sânscrito do séc. XVII, o *Sahityaratnakara*, encontra-se uma descrição da área do palácio Tanjavur, nos seguintes termos: «na parte mais externa do pátio estão os mercenários *parasika* (portugueses), equipados com armas de fogo (*agniyatra*)».²⁶

²² Timothy J. Coates, ob. cit., caps. II e IV.

²³ Fernão Lopes de Castanheda, ob. e ed. cit., vol. II, livro III, cap. 69, pp. 173-174.

²⁴ João da Barros, *Década Primeira da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1787, liv. VII, cap. 1, p. 84, cap. 3, p. 100 e cap. 9, p. 153.

²⁵ João de Barros, *Década Segunda da Ásia*, liv. II, cap. 4 e liv. III, pp. 151-152 e 240, respetivamente, Lisboa Régia Oficina Tipográfica, 1787

²⁶ Sanjay Subrahmanyan, «The 'Kagemusha effect': the Portuguese, firearms and the State in Early Modern South India», *Moyen Orient et Océan Indien*, t. IV, 1987, pp. 97-123 (em tradução portuguesa: «O efeito Kagemusha: as armas de fogo portuguesas e o Estado no Sul da Índia no início da época moderna, *História. Questões e Debates*, Curitiba, vol. 24, nº 45, 2006, pp. 129-151, cit colhida pp. 136-137.

Como se disse, poucas eram as oportunidades de promoção militar, económica ou social destes soldados enquanto labutavam nas fileiras portuguesas. Contrariamente, nos países asiáticos de acolhimento, não lhes estava vedada a possibilidade de ascensão, podendo chegar, em função das suas competências e qualidades pessoais, a posições destacadas: importantes postos de chefia militar e, por vezes, até a entrar no grupo restrito dos validos e conselheiros régios, alcançando um desafogo económico, acompanhado de ascensão social. De entre os que renegarem, sirvam de exemplo entre outros:

- João Machado, nos exércitos do Adil Shah de Bijapur, onde militava cerca de 1510/1511, com o nome muçulmano de Çufo, chegou a capitão da chamada gente branca, corpo militar integrando turcos, persas, árabes, turcomanos, corações e também mercenários / renegados europeus; ao serviço deste sultão desempenhou missões diplomáticas junto dos portugueses, aquando da conquista de Goa²⁷.

- Sancho Pires, bombardeiro, tomou o nome mouro de Fringuican, e tornou-se homem influente na corte de Nizam Shah, rei de Ahmadnagar, onde, na pena de Diogo do Couto que não lhe poupa encómios, teria sido capitão da gente de cavalo, general e principal dos do conselho régio²⁸.

- Avelar, o qual, segundo João de Barros, só tinha apelido, «porque o nome da pia (ou seja, de batismo) já o não podia ter, pois era arrenegado», foi influente na corte do sultão de Bintang (Bintão) e junto de Laksamana (Lacximena), seu almirante mor das armadas; em 1524, chegou a comandar um corpo militar de três mil homens, num ataque deste sultão a Malaca²⁹.

- Fernão Rodrigues Caldeira, outro renegado, foi nos finais do séc. XVI, conselheiro do sultão Qutb Shah de Golconda, onde teve atuação importante nas negociações deste sultanato com Goa³⁰.

- E, já no séc. XVII, um tal Mansur Khan, mestiço português de que se desconhece o nome cristão, militava nos arraiais de Malik Ambar, onde, com outros renegados portugueses, capitaneava mil, três mil e até cinco mil cavaleiros; posteriormente, na década de 1620, ascendeu ao alto escalão de *mansabar* na corte mogor³¹.

Mas também entre aqueles que enveredaram por caminhos não desembocando no ato extremo de renegar, sobressaem pontualmente percursos com mais ou menos sucesso. Assim, nas regiões a leste do Cabo Comorim, em especial o golfo de Bengala e mares da China, são frequentes na documentação da época as referências a mercenários/chatins. Atuando por conta própria ou a soldo dos reis locais. Neste particular, destacam-se os

²⁷ Maria Augusta Lima Cruz, «As andanças de um degredado em terras perdidas: João Machado», *Mare Liberum*, nº 5 (julho de 1993), Lisboa CNCDP, pp. 38-48. Reformulado sob título «João Machado: As andanças de um bracarense em terras asiáticas», *Quatro Ventos*, 3ª série, nº2, Braga, junho de 2000, pp. 89-110.

²⁸ Diogo do Couto, *Década Sétima da Ásia*, ed. cit., liv. IV, cap. 9, pp. 342-344.

²⁹ João de Barros, *Década Terceira da Ásia*, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1767, liv. X, cap. 3, pp. 474-475

³⁰ Sanjay Subrahmanyam, *O império asiático português, 1500-1700*. ed. cit., p. 359; e, do mesmo autor, *Comércio e Conflito. A presença portuguesa no Golfo de Bengala – 1500-1700*, Lisboa, Edições 70, 1994, p. 145.

³¹ Sanjay Subrahmanyam, art. cit., p. 141; e, do mesmo autor, *O império asiático*, p. 360.

percursos bem conhecidos de Diogo Veloso no Camboja³² e, já na passagem para o séc. XVII, de Filipe de Brito de Nicote no Pegu³³. Agindo por iniciativa própria, acolitados por compatriotas, tiveram fulgurantes ascensões militares e político-sociais. A este propósito, refiram-se ainda as bem-sucedidas pilhagens marítimas de portugueses ou lusodescendentes, vivendo radicados nas cidades vizinhas da boca do rio Ganges, vendendo serviços aos reis vizinhos de Bengala e Arracão³⁴.

Não se pense, pelo exposto, que este fenómeno de derrame se confinava à gente baixa. Ele estendia-se também, à chamada gente de qualidade, com especial incidência na pequena e média nobreza, grupo social em que a evasão das fileiras do Estado surgia ou na seqüência do cativo, ou era motivada por problemas com a justiça ou pendências com os seus pares, ou simplesmente determinada pelo desejo de enriquecimento mais rápido. No entanto, a maior parte das situações era passageira, dadas as facilidades de resgate ou de negociação da reintegração no Estado junto de vice-reis ou governadores. Direta ou indiretamente, através das redes clientelares a que pertenciam. Muitos deles optavam por não se colocar na dependência de senhores asiáticos, pois tinham meios e expedientes para atuarem por contra própria. Praticavam atos de pirataria à revelia do Estado, aparecendo regra geral nas fontes sob a designação de «alevantados» e, mais tarde ou mais cedo, negociavam o seu retorno às fileiras do Estado. Por isso, se pode afirmar ser o percurso de Gonçalo Vaz de Coutinho singular. Homem fidalgo e amigo de vice-reis, foi preso no Tronco de Goa, na década de 1540, por grandes crimes e mortes cometidos. Conseguiu fugir desta prisão com cerca de quarenta prisioneiros e tornou-se num alevantado, praticando atos de pirataria ao comando de uma armada de seis velas e duzentos homens. As malsucedidas tentativas de negociação com governadores levaram-no a pôr-se a soldo do sultão de Bijapur, o qual lhe concedeu muitas terras com avultadas rendas, «onde ficou perfeito mouro com sua mulher e filhos», que a ele se juntaram graças a facilidades concedidas por Martim Afonso de Sousa. Como dizíamos, o percurso de Gonçalo Vaz de Coutinho é singular, pois é dos poucos casos conhecidos - talvez seja mesmo o único - de fidalgo que, de alevantado, passou definitivamente a renegado³⁵.

³² Para informação detalhada sobre as aventuras de Diogo Veloso, secundado pelo espanhol Blas Ruiz, e de respetivas fontes, ver Bernard Philippe Groslier, *Angkor et le Cambodge au XVI siècle, d'après les sources portugaises et espagnoles (avec la collaboration de C.R. Boxer)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1958, especialmente pp. 35 a 59.

³³ Sobre o percurso de Nicote e outros aventureiros portugueses, como Sebastião Gonçalves Tibau ou Salvador Ribeiro de Sousa na Birmânia, ver Maria Ana Marques Guedes, *Interferência e integração dos portugueses na Birmânia, ca. 1580-1630*, Lisboa, Fundação Oriente, 1994.

³⁴ Luís Filipe R. Thomaz, «Do cabo Espichel a Macau: vicissitudes do corso português», *As Relações entre a Índia Portuguesa. A Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, ed. Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe R. Thomaz, Macau/Lisboa, 1993, pp. 537-568; e Alexandra Pelúcia, *Corsários e Piratas Portugueses: aventureiros nos Mares da Ásia*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2010.

³⁵ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Porto, Lello & Irmão Editores, 1975, Vol. IV, «Lenda de D. Estevão da Gama», Cap. 11, pp.148-151, cap. 12, pp. 151-152, cap. 30, p. 298 e cap. 56, p. 540. Diogo de Couto, *Década Sexta da Ásia*, liv. IV, cap. 9, Lisboa Régia Oficina Tipográfica, 1781, pp. 341-342.

4 - Mais pontuais e raros são os registos de errâncias de mulheres e de religiosos ou padres. Compreensivelmente, pois representavam uma minoria nos contingentes de embarcados. No que às mulheres diz respeito, o quadro é agravado pela circunstância de serem geralmente mencionadas de raspão, raramente individualizadas ou identificadas. Um decreto de D. Sebastião, datado de 1567, leva-nos a concluir também entre elas haver fugas com contornos de renegamento. Com efeito, nele se consignam medidas para solucionar problemas de adúlteras que, por não terem garantias de estar a salvo da vingança de seus maridos nos asilos das igrejas onde se recolhiam, se passavam a «terras firmes de mouros»³⁶. A necessidade de decretar sobre estas situações, permite deduzir tratar-se de fenómeno de certa dimensão. Dito por outras palavras, não seriam ocorrências pontuais e isoladas.

Mas, no período em estudo, emerge, na pena do cronista Gaspar Correia, uma figura de mulher, conhecida pela alcunha de «marquesa» (talvez por ser «mulher de bom parecer»), uma verdadeira aventureira. Quanto à sua naturalidade, ora a dá explicitamente como portuguesa, ora como castelhana. Seja de uma naturalidade ou de outra, sabe-se ter sido feita cativa, na década de 1520, por piratas muçulmanos que capturaram uma galé portuguesa da armada do governador D. Duarte de Meneses, viajando na volta de Mascate para a Índia. Levada para Diu, então ainda sob domínio do sultão do Guzerate, viveu em concubinação com vários mouros, sem nunca, sublinha Correia, ter abjurado da fé cristã. A chegada a Diu de um grupo de 48 piratas franceses, comandados por um tal Estêvão Dias Brigas, piloto português que se havia passado para França, determina a mudança de estado da «marquesa». Com efeito, depois de uma série de peripécias, estes forasteiros, forçados a trabalhar para o sultão do Guzerate, seriam coagidos à conversão ao islamismo, incluindo o Brigas, o qual até alcançou uma certa valia junto do referido sultão, que o casaria, supomos no rito muçulmano, com a «marquesa». Estiveram alguns anos casados até à morte do Brigas, já na década de 1530, contradizendo-se o cronista ao afirmar ter ele falecido «bom cristão». Depois de enviuvar, a «marquesa» andou amancebada com João de Santiago, ao tempo exercendo as funções de intérprete junto do sultão Bahadur do Guzerate, também ele, conforme adiante se verá, com um percurso tão picaresco como o da «marquesa». No decurso das negociações de paz entre o governador Nuno da Cunha e o sultão Bahadur, em que foi concedido aos portugueses o direito de construir uma fortaleza em Diu, a «marquesa» seria resgatada por estes. Já em Goa, acabaria por casar com um outro piloto, João Farinha, que a trouxe para Portugal³⁷.

Já no que aos religiosos se refere, são mais abundantes as menções, muitas vezes anónimas, a frades ou clérigos desencaminhados das suas missões. Neste particular, é significativo o testemunho do flamenco Jacques de Coutre nas suas andanças asiáticas,

³⁶ Goa, 15 de maio de 1567 (Arquivo Histórico do Estado da Índia, Livro Vermelho da Relação, fl. 78v); pub. Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente - Índia, ed. cit., vol. X, pp. 211-212.

³⁷ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, ed. cit., vol. II, «Lenda de D. Duarte de Meneses», cap. 12, p. 755, e vol. III, «Lenda de Lopo Vaz de Sampaio», cap. II, pp. 238-240. Para uma biografia corrida da «marquesa, numa versão um pouco fantasiosa, ver Conde de Ficalho, Garcia da Orta e o seu tempo, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886, pp. 185-188.

sobretudo no período em que percorreu o Sudeste Asiático³⁸. As vagas e dispersas alusões levam-nos a concluir trataram-se de religiosos envolvidos na mercancia ou nos conflitos internos da rede de potentados da região, e por isso andando desviados ou apartados dos seus deveres confessionais. Comportamento similar seria o de um significativo número de frades eremitas de S. Agostinho militando na Ásia, especialmente em territórios ribeirinhos do Golfo Pérsico e na Pérsia, que, nos catálogos da Congregação, aparecem com menções de «expulso», «despedido», «lançado fora» ou simplesmente «foi-se embora»³⁹. Caminhos ou descaminhos que representam cerca 17,5 % do universo de agostinhos na Ásia, entre 1572 e 1699. Sabe-se terem sido alguns dos expulsos coagidos ao renegamento e à conversão ao islão, em especial após a subida ao trono persa do Shah Solayman em 1668. O caso mais célebre e conhecido foi o de fr. António de Jesus (no século António Pais de Pina). Foi vigário em Bengala e prior do convento de Isfahan (Aspão) na Pérsia. Expulso da Congregação em 1697, tomou o nome de 'Alikoli Jadid al-Eslam (Aly Culy Beque) e tornou-se num defensor e propagandista de islão xiita.⁴⁰

Mas, no capítulo das fugas de religiosos para outros credos, o renegamento que mais chocou a cristandade foi, sem dúvida, o de Cristóvão Ferreira. Jesuíta português com altas responsabilidades na hierarquia da Companhia de Jesus, missionou no Japão nas primeiras décadas do séc. XVII, onde passou largos anos na clandestinidade, quando a prática da religião católica foi proibida pelas autoridades nipónicas. Aprisionado nos inícios da década de 1630, não resistiu à tortura da fossa a que foi submetido, e apostatou da fé cristã, convertendo-se ao budismo. Com o nome de Sawano Chuan, findou os seus dias no Japão, em 1650. Tornou-se, assim o mais conhecido dos padres apóstatas (*korobi bateren*) do Japão e, nessa condição, contribuiu para a composição de um pequeno tratado *Kenjikoku* (1636)⁴¹ de refutação da doutrina católica, no quadro da literatura anticristã propagandeada no período Tokugawa. Outros religiosos missionários lhe teriam seguido os passos em terras nipónicas, no contexto das perseguições então

³⁸ Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, ed. Eddy Stols, B. Teensma y J. Werberckmoes, Madrid, *História* 16, 1991

³⁹ Dos cerca de 1260 agostinhos listados, entre 1572 e 1699, c. 46 foram expulsos, c. 52 foram despedidos ou lançados fora e c. 124 foram-se embora. Cf. *Manual eremítico da Congregação da Índia Oriental dos Eremitas de N.P.S Agostinho*, pelo Pe. Me. Fr. Manuel de Ave Maria, parte II «Catálogo dos religiosos...», ff. 190-612, pub. Documentação para a História das Missões do Padroado Português - Índia, ed. cit., vol. XI, pp. 229-630.

⁴⁰ Agradeço ao colega a amigo João Teles e Cunha a chamada de atenção para a incidência deste fenómeno entre os agostinhos. Sobre fr. António de Jesus / Aly Culy Beque, ver Francis Richard, «Un Augustin portugais renégat, apologiste de l'islam chiite au débout du XVIIIème siècle, Moyen Orient & Océan Indien XVI-XIX siècles, n° 1, 1984, pp. 73-85. João Teles e Cunha, *Olha da grande Pérsia, o império nobre: relações entre Portugal e a Pérsia na Idade Moderna (1507-1750)*, [S.l.], Arquivo Nacional Torre do Tombo [etc.], 2014, p. 34.

⁴¹ Este tratado teve a sua primeira edição em japonês em 1927. Outras edições se seguiriam e traduções: em inglês, sob o título «Deceit disclosed by Christovão Ferreira sive Sawano Chuan», in George Elison, *Deus Destroyed. The Image of Christianity in Early Modern Japan*, Harvard University Center Asia, 1988 (1ª ed. 1973), pp. 293-318; em francês, sob título *La supercherie dévoilée. Une réfutation du Catholicisme au Japon au XVII siècle*, ed. Jacques Proust, Paris, Editions Chandeigne, 1998, pp. 63-93.

ocorridas, mas nenhum atingiu a projeção de Cristóvão Ferreira, quer no Japão quer na Ásia e até na Europa⁴².

5 -Em síntese, um leque muito variado de percursos individuais e coletivos. Como se disse, neles difícil se torna estabelecer as fronteiras entre as diferentes categorias. Personagens ambíguas e fugazes que se respigam nas fontes, quase num exercício de pesca à linha. No qual, não raras vezes, difícil se torna desvendar o grau de dissimulação subjacente a versões edificantes postas a circular pelos próprios, quando regressavam, sobre os tempos em que, coagidos ou de livre vontade, andaram arredados do mundo donde eram originários⁴³.

Muitos deles com vidas duplas, num constante vai e vem, não se coibindo alguns deles, mesmo os renegados, de manterem relações com os seus compatriotas, inclusive nas situações de conflito armado, sendo frequente mandarem secretamente avisos e informações sobre o que se passava nos arraiais inimigos em que militavam.

Salvo algumas exceções, eram fundamentalmente, dizia-se ao tempo, tornadiços, sendo suspeitos de mudarem facilmente de campo. Há mesmo situações extremas em que convertidos ao islão voltavam ao cristianismo, para se tornarem em seguida novamente muçulmanos; e o contrário sucedia também. Sirva de exemplo o percurso rocambolesco do já citado João Santiago: de escravo muçulmano oriundo do Norte de África, convertido ao cristianismo em Lisboa, rumo a Goa onde foi alforriado pelo seu amo português; já homem livre, o negócio de pedraria leva-o a passar às terras de Vijayanagara, onde se alçou a valido do rei e aderiu ao hinduísmo; mas, caído em desgraça, regressa a Goa e ao cristianismo, donde parte para Ormuz; aí, nas boas graças do rei de Ormuz, voltou às práticas islâmicas da sua infância, embora o capitão português da fortaleza o considerasse um cristão, sendo, aliás, nesta condição que volta a Goa; no entanto, na sequência da sua participação enquanto intérprete na delegação diplomática enviada pelo governador Nuno da Cunha ao sultão Bahadur Shah do Guzerate, para assinatura das pazes consecutivas à cedência de Baçaim aos portugueses, acaba por ficar ao serviço desse sultão, onde, assumindo-se novamente muçulmano, findaria os seus dias, assassinado pelos portugueses de Diu, em 1537⁴⁴.

⁴² O estudo mais exaustivo e fundamentado sobre a vida de Cristóvão Ferreira é de Hurbert Cieslik S.J., «The case of Christovão Ferreira», *Monumenta Nipponica* (Sophia University), vol. 29, nº 1 (Spring 1974), pp. 1-54. Para uma biografia mais sucinta, ver M. Augusta Lima Cruz, «Os caminhos malditos da projeção de Portugal no mundo: o caso de Cristóvão Ferreira», Fernão Mendes Pinto e a projeção de Portugal no mundo, org. Virgínia Soares Pereira, Centro de Estudos Lusíadas da Universidade do Minho / Húmus, 2013, pp. 107-133.

⁴³ Acerca deste tipo de comportamentos, ver estudo de Jean Aubin, analisando os percursos de Ludovico di Varthema e Gregório da Quadra, «Deux chrétiens au Yémen Tâhiride», *Journal of the Royal Asiatic Society*, III serie, vil. 3, nº1 (April 1993), pp. 33-52.

⁴⁴ Sobre João de Santiago, ver apontamento biográfico gizado por Diogo do Couto, *Década Quinta da Ásia*, liv. I, cap. 10 (liv. I cap. 8 na versão desta mesma Década conservada na Biblioteca da Universidade de Leida, Coimbra, Biblioteca da Universidade, 1937).

6 - Pelo exposto se compreende terem reunido alguns destes trânsfugas condições ideais para exercer funções de intermediação entre mundos diversos. Na verdade, encontravam-se na posição privilegiada de conhecerem «por dentro» duas, por vezes até três, sociedades, sabendo-lhes os costumes, as práticas quotidianas, os hábitos alimentares, os modos de vestir, comportamentos e mentalidades etc. Experiências diversas das vividas pelos seus compatriotas estantes na Índia portuguesa, os quais, confinados às fortalezas ou às armadas, tinham uma visão dessas sociedades exterior, resultante das esporádicas surtidas feitas no terreno.

Assim, no âmbito da comunicação, encontrámo-los frequentemente a desempenhar cargos de intérpretes («os línguas» conforme então eram designados), de tradutores e de emissários nas negociações entre autoridades portuguesas e os senhores asiáticos, quer trabalhando para um lado quer para outro e, quantas vezes, trabalhando para os dois lados ao mesmo tempo⁴⁵. O já referido João de Santiago, quando ao serviço do sultão Bahadur, não se coíbia, todavia, de informar sigilosamente o governador Nuno da Cunha sobre as intenções do seu novo senhor. Comportamento similar teve também Diogo de Mesquita: prisioneiro em Cambaia, aprendeu no cativo o guzerate e converteu-se ao Islão, e após a sua libertação voltou a ingressar na cristandade. Tal experiência, permitir-lhe-ia exercer o triplo papel de língua, duplo espião e negociador nos anos de 1535⁴⁶. Por último, refira-se o também já citado frei António de Jesus que, já na pele de 'Alikoli Jadid al-Eslam, teve o ofício de intérprete oficial do Shah Soltan-Hoseyn da Pérsia (r. 1697-1722), tendo tido intervenção destacada nas negociações internacionais persas, nomeadamente com os portugueses.

De igual modo, tiveram papéis importantes na interpretação e descodificação de outros sinais de comunicação, relacionados com comportamentos, costumes, estratégias de atuação, simbologia de rituais e de práticas quotidianas etc.

A título de exemplo, o renegado João Machado que, enquanto nos exércitos do Adil Shah, foi língua e emissário deste junto dos portugueses, já depois de regressado às fileiras cristãs, foi ajuda preciosa para Afonso de Albuquerque, na cidade de Goa, nos anos de 1511 e 1512. Estando a cidade cercada pelas tropas do seu antigo senhor, instruiu os sitiados seus compatriotas nas estratégias político-militares do inimigo, alertando-os para a necessidade de porem de lado certas técnicas de combate que os prejudicavam nas peijas com os exércitos locais, de tal modo que, nos confrontos posteriores, escreve João de Barros, os portugueses «levaram a melhor pela doutrina de João Machado»⁴⁷. Foi ainda a sua dupla experiência cultural, ousaria dizer já de indo-português, que determinou, mais

⁴⁵ Sobre intérpretes na Ásia, ver Geneviève Bouchon, «L'interprète portugais en Inde au début du XVIème siècle», Actas do I Simpósio Interdisciplinar de Estudos Portugueses, Lisboa, DEP da FCSH, vol. II, 1987, 203-213. Dejanirah Couto, «The role of interpreters, or línguas, in the Portuguese Empire during the 16th century», E-journal of Portuguese History, vol. I, nº2 (2003), pp.1-9.

⁴⁶ Dejanirah Couto, «L'itinéraire d'un marginal : la deuxième vie de Diogo de Mesquita», Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian, vol. XXXIX, Lisboa-Paris, 2000, pp.9-35; e, da mesma autora, «Aventurier, passeur de culture et diplomate: Diogo de Mesquita au Gujarat (1529-1535)», Migrations de langues et d'idées en Asie, Paris, Académie des Inscriptions et Belles Lettres, 2015, pp. 173-198

⁴⁷ João de Barros, *Década Segunda*, ed. cit, liv.VI, cap. 10, p.142

tarde, a sua nomeação para tanadar-mor das comunidades de aldeia das terras de Goa e ainda de capitão da gente de terra, ou seja, dos contingentes militares constituídos por indianos a soldo dos portugueses⁴⁸.

Também Cristóvão Ferreira, depois de ter apostatado, além de ter sido tradutor de textos escritos em português ou castelhano e de servir de intérprete nos interrogatórios aos prisioneiros cristãos europeus pelas autoridades de Nagasáqui, também foi ajuda preciosa para a decifração de símbolos ou de outros sinais reveladores da crença cristã proibida entre os cristãos da terra.

Outro campo em que estes soldados da fortuna tiveram uma intervenção fundamental foi a na propagação do uso das armas de fogo em certos países asiáticos nos séculos XVI e XVII⁴⁹. Como já se assinalou, turcos e europeus eram os mais solicitados. É sobejamente conhecido o papel de mercadores e aventureiros portugueses na introdução de armas de fogo - a espingarda - no Japão, desencadeando um processo de revolução das táticas militares e de unificação política deste país⁵⁰. Outros exemplos poderiam ser dados, como na Birmânia onde, de acordo com Victor Liebermann, os mercenários portugueses (especialmente Filipe de Brito de Nicote) tiveram uma intervenção decisiva no curso das guerras e do futuro político da região⁵¹. Uma análise exaustiva sobre introdução deste tipo de armas na Índia do Sul, realçando a atuação dos mercenários e renegados portugueses na sua difusão, é feita por Sanjay Subrahmanyam, concluindo, e passo a citar, «que os portugueses que espalharam as armas de fogo na Índia, não foram os emissários do Estado da Índia, mas sim cidadãos privados, negociantes, mercenários e renegados»⁵².

Por fim, não posso deixar de mencionar a ação dos trãnsfugas na troca e na circulação de saberes.

Ao já citado Diogo de Mesquita, que sofreu cativo no Guzarate e de cristão passou a renegado voltando a ingressar na cristandade, é atribuído um texto narrando vários sucessos ocorridos no Guzerate no séc. XVI, intitulado *Capítulo das coisas que se passaram no reino de Guzerate depois da morte do sultão Modafar*. Dejanirah Couto releva a importância deste trabalho para o estudo do reinado de Bahadur Shah, em virtude da sua anterioridade relativamente às crónicas muçulmanas e à qualidade das informações dadas sobre o soberano em causa⁵³.

⁴⁸ M. Augusta Lima Cruz, «João Machado: As andanças de um bracarense em terras asiáticas», ed. cit., pp. 103-109.

⁴⁹ Para uma perspetiva global, ver Sanjay Subrahmanyam e Geoffrey Parker, «Arms and the Asian. Revisiting European firearms and their place in Early Modern Asia», Revista de Cultura, Macau Instituto Cultural de Macau, nº 26 (abril 2008), pp. 12-42

⁵⁰ João Paulo Oliveira e Costa, «A introdução das armas de fogo no Japão pelos Portugueses, à luz da História do Japão de Luís Fróis», in Estudos Orientais III (actas do colóquio “O Ocidente no Oriente através dos Descobrimientos Portugueses”), Lisboa, Instituto Oriental, 1992, pp. 113-129;

⁵¹ Victor Liebermann, «Europeans, trade and the unification of Burma, c. 1540.1620», Oriens Extremus, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag publishers, 1980, vol. 27, nº2, pp. 293-226.

⁵² Sanjay Subrahmanyam, «The ‘Kagemusha effect’», ed. cit., p. 138.

⁵³ Dejanirah Couto, «L’itinéraire d’un marginal», ed. cit., p. 14.

Em tempos eu própria sublinhei, serem, nas *Décadas da Ásia* de Diogo do Couto, várias as ocorrências em que este cronista cita contributos dados por trânsfugas para a composição da sua obra, nomeadamente no respeitante a matérias indianas, permitindo-lhe nelas disseminar o que se poderá designar por uma «crónica da Índia»⁵⁴. Alguns exemplos são significativos. António de Aguiar, renegado português estante na corte de Ahmadnagar, com o nome muçulmano de Islancan, enviou a Couto uma lembrança sobre este reino, tirada dos «tombos da corte daquele rei», era «homem esperto e prático em muitas línguas», com o qual o cronista se carteava para colher informações sobre as coisas daquele sultanato⁵⁵. Entre os vários informadores de que se serviu para narrativas sobre história dos mogores, menciona Cosme Correia, um português de Chaul que, fugido à justiça, se acolheu na corte do imperador mogor, e deu ao cronista informações sobre a jornada deste imperador, Hamâyûn Padishâh (Hamau Paxa), contra os Patanes, jornada em que, aliás, participou⁵⁶. Alguns portugueses (mercenários, subentenda-se) que, do lado hindu, participaram na batalha de Talikota, entre as forças do reino hindu de Vijayanagara e as dos sultanatos indo-muçulmanos do Decão, foram fonte do cronista para o relato desta batalha, o que não deixa de ser significativo pois, segundo sei, nele é apresentada a única narrativa coeva deste combate feita sob a perspetiva hindu⁵⁷.

Importante foi ainda o contributo dado pelo padre apóstata Cristóvão Ferreira na intermediação e difusão de saberes, quando, já na pele Sawano Chuan, tem um papel fundamental no processo de tradução e composição em japonês de um tratado – o *Kenkon Bensetsu* (exposição sobre os Céus e a Terra), trabalho sobre os princípios astronómicos e cosmológicos aristotélico-ptolemaicos, na linha dos tradicionais Tratados da Esfera, acrescido de comentários críticos de Mukay Gensho (1609-1677), um erudito neo-confucionista japonês. Trata-se de uma obra que suscitou grande interesse na sociedade nipónica, onde seguramente foi um dos livros mais lidos sobre cosmologia ocidental até ao final do séc. XVIII e talvez a obra mais influente na divulgação das conceções aristotélicas-ptolemaicas no Japão⁵⁸. O seu nome, mais uma vez na pele Sawano Chuan,

⁵⁴ Maria Augusta Lima Cruz, «A ‘crónica da Índia’, de Diogo do Couto», *Actas do VII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Mare Liberum*, nº9 (julho 1995), pp. 383-391

⁵⁵ Diogo do Couto, *Década sétima*, liv. IV, cap. 9, ed.cit., p. 341.

⁵⁶ Diogo do Couto, *Década Quinta*, liv. VIII, cap. 11, ed. cit., pp. 260-262 (liv. VIII, cap.8, pp. 532-533 da versão de Leiden, ed. cit.).

⁵⁷ Para o relato da batalha, Diogo do Couto, *Década Oitava da Ásia*, caps. 14 e 15 da versão resumida, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1786, pp. 88-94; liv. II cap.10; e pp. 180-189 da versão dita de Porto/Madrid, Lisboa, Imprensa Nacional / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1993, sendo só nesta versão que aparece a referência às informações dadas por «alguns portugueses que se acharam nesta batalha» (p. 181)

⁵⁸ Para informação detalhada do processo de composição desta obra, ver José Miguel Pinto dos Santos, in *Study in cross-cultural transmission of Natural Philosophy: the ‘Kenkon Bensetsu’*, dissertação de doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2011, (www.cham.fsch.unl.pt/ext/publicações/JMPS), que inclui transcrição bilingue (japonês e inglês) do tratado. Para a sua projeção e impacto no Japão, ver Humberto Leitão e José Miguel Pinto dos Santos, «O Kenkon Bensetsu e a recepção da Cosmologia ocidental no Japão no séc. XVII», *Revista Portuguesa de Filosofia*, t. 54, fasc. 2 (Abril-Junho) 1998, pp. 285-318; e de José Miguel Pinto dos Santos, «The ‘Kuroda Flor’ and the Legacy of Jesuit Scientific Influence in Seventeenth Century Japan», *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies*, Vol. 10/11, 2005, pp.97-121.

aparece ainda associado a um tratado médico, *Nanbanryu-geka hidensho* (Tradição secreta da cirurgia dos Bárbaros de Sul). Na possibilidade de ser de sua autoria, tudo leva a crer ser resultado de compilação de notas consignando conhecimentos por ele adquiridos nos contactos com a feitoria holandesa de Deshima. Saberes ocidentais que, tenha-os ou não passado a escrito, lhe deram reputação para reunir um grupo de discípulos, alguns dos quais se tornaram médicos e estiveram na origem de três proeminentes tradições ou escolas médicas, donde saíram profissionais que se mantiveram a servir os governos nipónicos ao longo do período Tokugawa.⁵⁹

Em conclusão, as diferentes categorias de trânsfugas analisadas testemunham percursos proliferando à margem das fluídas fronteiras do chamado Estado português da Índia. Experiências de vidas partilhadas entre duas ou mais sociedades. Se bem que, na sua maioria, estes trânsfugas pertencessem à massa anónima ou silenciada nos registos da memória, os exemplos relevados, apesar de pontuais, testemunham terem trilhado caminhos em que, com mais ou menos sucesso, aprenderam a aculturar-se, adquirindo duplas experiências civilizacionais. Oscilando entre vários mundos, funcionaram como mediadores, agentes diplomáticos, difusores de saberes e de tecnologias, intérpretes e inclusivamente praticaram a dupla espionagem.

A seu modo, conseguiram rasgar fronteiras que culturalmente separavam os povos. Apesar de intermitente e, quantas vezes, isoladamente, abriram linhas de diálogo e de comunicação entre culturas e povos nos meandros da Ásia marítima.

⁵⁹ Georg Elison, ob. cit., pp. 208- 209 e p. 448 (notas 67-68).

A CONSTRUÇÃO NAVAL NA ÍNDIA PORTUGUESA NOS SÉCULOS XVI E XVII

André Teixeira¹

Patrícia Carvalho²

Introdução

O aumento do fluxo de navios entre Portugal e a Índia e a crescente necessidade de proteger as frotas e os espaços sob influência portuguesa obrigaram a Coroa a criar alternativas asiáticas à Ribeira das Naus em Lisboa, que se confrontou com dificuldades no abastecimento de madeira, sobretudo a partir dos últimos decénios de Quinhentos³. Para o incremento da navegação concorreu também a manutenção das armadas de patrulhamento e defesa das costas africanas e asiáticas, inerentes ao aumento da rede de territórios sob influência portuguesa no âmbito do Estado da Índia⁴. Este facto levou o Estado a desenvolver espaços mais ou menos organizados, onde se pudessem centralizar as actividades de construção, reparação e apresto naval, com a necessária celeridade e segurança, as denominadas Ribeiras.

O termo “Ribeira” equivale a um conceito específico na história portuguesa baixo-medieval e da época moderna. Fixou-se como um espaço à beira de água, comum a todos os aglomerados urbanos costeiros do Império, equipado com instituições e estruturas diversas, correspondendo a uma unidade político-administrativa e socioeconómica, detendo um corpo de oficiais próprio e as suas redes de abastecimento. A sua fisionomia variava consoante a dimensão e as funções de cada porto, nuns casos implantando-se de raiz, noutros adaptando estruturas pré-existentes. Eram espaços de propriedade régia e funcionavam como plataforma entre o núcleo urbano e o meio aquático. Detinham área de estaleiro naval, armazéns, locais de embarque e desembarque, estruturas de controlo fiscal e fortificações, localizando-se muitas vezes próximas dos edifícios de poder, que assim exerciam controlo sobre este espaço; igrejas e lugares de assistência social e sanitária encontravam-se nas redondezas. As Ribeiras além-mar tinham semelhanças com as portuguesas, principalmente com Lisboa, que serviu como modelo. Constituíam-se,

¹ Departamento de História e CHAM, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade NOVA de Lisboa.

² CHAM, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade NOVA de Lisboa.

³ Leonor Costa, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997, pp. 307-333.

⁴ Sobre as armadas de defesa no Oriente veja-se Vítor Luís Gaspar Rodrigues, “A Guerra na Índia”, in *Nova História Militar de Portugal*, dir. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. II, coord. António Manuel Hespanha, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp. 198-223.

assim, como um elemento identitário facilmente reconhecido pelos portugueses em todo o mundo⁵.

Ao longo dos séculos XVI e XVII funcionaram estaleiros navais em cidades e vilas do Estado da Índia, das quais importa salientar as de Cochim, Goa, Baçaim e Damão. Na verdade, cada porto teria os seus meios, maiores ou menores, para responder às necessidades da navegação costeira ou de longo curso, nomeadamente para obras de reparação. Neste contexto, ao longo da costa do Índico surgiram outros locais equipados com infraestruturas de apoio à navegação, entre os quais destacamos Mombaça, a ilha de Moçambique, Ormuz, Diu e Chaul.

No presente texto retomamos trabalhos anteriores sobre as actividades navais portuguesas na Índia, ou sobre a presença portuguesa nesta região do globo⁶, procurando desenvolver essencialmente os dois casos que estudámos com mais detalhe, o de Goa e o de Baçaim, especialmente entre o século XVI e meados da centúria seguinte.

Goa e o Malabar

O primeiro centro de construção naval portuguesa no Oriente foi instalado em Cochim. Em 1505, o rei D. Manuel I ordenou ao vice-rei D. Francisco de Almeida que estabelecesse aí um estaleiro onde se pudessem fabricar navios de guerra. No ano seguinte já se encontrava em construção um navio e, em 1509, surgem referências à utilização irregular de madeira, fornecida pelo rei de Cochim, pelo capitão Jorge Barreto, que a empregava para a construção de embarcações em proveito próprio. Foi também em Cochim que se repararam e aparelharam os navios que partiram para a tomada de Goa, em 1510. Em 1514, sob as ordens de Albuquerque, foram construídas em Cochim três caravelas e duas galeotas. Já em 1527, o número e a dimensão dos navios tinha aumentado significativamente, tendo sido construídos, além de pequenos navios, uma galeota, galeões, galés, uma nau e o navio Santa Cruz⁷.

Por esta época estabeleceu-se também em Calecute um estaleiro de construção naval, mas de duração muito mais efémera. O seu estabelecimento data de 1513, após a conquista desta posição na costa do Malabar e fundação da feitoria portuguesa. Nos anos seguintes foram fabricados alguns navios, dos quais quatro sob a supervisão de Duarte Barbosa. No entanto, as fracas relações entre os portugueses e o Samorim de Calecute

⁵ Sobre este assunto veja-se Carlos Caetano, *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa* (Séculos XV a XVIII), Lisboa, Pandora, 2004, especialmente as páginas 64-93.

⁶ Patrícia Carvalho, *Os estaleiros na Índia portuguesa (1595-1630)*, dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2008; André Teixeira, *Baçaim e o seu território: política e economia (1534-1665)*, tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2010.

⁷ K. S. Mathew, "Naval architecture in Portuguese India with special reference to the Malabar Coast" in *Indo-Portuguese Encounters. Journeys in Science Technology and Culture*, ed. Lotika Varadarajan, Nova Deli / Lisboa, Indian National Science Academy / Centro de História de Além-Mar/ Aryan Books International, 2006, vol. II, p. 582.

conduziram à perda desta posição em 1525, desaparecendo assim este ponto de apoio às actividades navais na costa do Malabar⁸.

Já o estaleiro de Cochim continuou a produzir embarcações para o Estado da Índia durante todo o século XVI e nos inícios da centúria seguinte. Em 1554 encontrava-se já dotado de um corpo de oficiais especializados na indústria da construção naval e em 1572 o vice-rei D. António de Noronha incentivou esta actividade, aplicando-lhe o rendimento de impostos. Em 1578, D. Diogo de Meneses propôs à Câmara de Cochim a escolha de dois oficiais para se dedicarem às actividades da Ribeira: um para supervisionar a construção dos navios, outro para recolher tributos que revertessem para a construção de embarcações. Em 1594, o rei solicitou que se estabelecessem contratos para a construção de naus ou que se comprassem navios para servir na Carreira da Índia, usando-se para isso os recursos do rei de Cochim, que dispunha de muita matéria-prima e mão-de-obra⁹, mercê de uma longa tradição local de vida marítima. As políticas régias visando o desenvolvimento desta actividade em Cochim prosseguiram no início do século XVII, encorajando-se a construção naval nesta Ribeira¹⁰.

Contudo, no início do século XVII este estaleiro perdeu importância. Até essa data as embarcações da Carreira partiam de Cochim para Lisboa e, conseqüentemente, era ali que se carregavam os navios e que se efectuavam os últimos aprestos de preparação para o regresso à Europa. Com a mudança de escala de Cochim para Goa, em 1609-1611, foi também transferida toda a preparação da torna-viagem para esta cidade ou para a sua periferia¹¹. As naus passaram a ser preparadas na Ribeira de Goa, onde eram efectuadas as reparações, aprestos e o seu carregamento. Neste sentido, a afirmação de Goa como principal pólo das actividades navais, bem como o desenvolvimento de novos centros de produção, levaram a que o estaleiro de Cochim fosse perdendo importância¹².

Assim, se nos primeiros decénios da presença portuguesa na Ásia as actividades navais em Goa seriam idênticas às de Cochim, a partir de 1530 verificou-se um incentivo ao desenvolvimento da construção naval em Goa, simultânea à consagração desta

⁸ K. S. Mathew, "Naval architecture in Portuguese India with special reference to the Malabar Coast", in *op. cit.*, pp. 583 e 588-589.

⁹ Carta régia ao vice-rei, 03-03-1594, in *Archivo Portuguez Oriental*, ed. J. H. da Cunha Rivara, Nova Deli / Madrastra, Asian Educational Services, 1992, fascículo III, p. 448 (doravante denominado *APO*).

¹⁰ K. S. Mathew, "Naval architecture in Portuguese India with special reference to the Malabar Coast", in *op. cit.*, p. 583.

¹¹ Em 1611 o monarca escreveu ao vice-rei informando-o que, como experiência das naus carregarem em Goa tinha sido bem-sucedida no ano anterior, doravante devia continuar. Escreveu ainda ao rei de Cochim justificando a ordem das naus carregarem em Goa e não na sua cidade devido à insegurança desta barra face aos ataques neerlandeses. Carta régia ao vice-rei, 21-01-1611, in *Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções*, ed. R. A. Bulhão Pato e A. Silva Rego, vol. II, pp. 1-5 (doravante denominada *DRD*); carta régia ao rei de Cochim, 21-01-1611 in *DRD*, vol. II, pp. 8-9.

¹² Ernestina Carreira, "From Decline to Prosperity. Shipbuilding in Daman 18th-19th Centuries", *Indo-Portuguese Encounters. Journeys in Science Technology and Culture*, ed. Lotika Varadarajan, Nova Deli/Lisboa, Indian National Science Academy / Centro de História de Além-Mar/ Aryan Books International, 2006, vol. II, pp. 593-594.

cidade como capital do Estado da Índia¹³. Por exemplo, por cada navio construído, o governador Nuno da Cunha atribuía ao construtor um salário de capitão e a artilharia necessária para armar a embarcação¹⁴. Neste contexto, a indústria naval em Goa cresceu exponencialmente, organizada e distribuída na Ribeira Grande e na Ribeira das Galés, espaços que marcavam a orla fluvial da cidade, no quadro do supramencionado conceito de Ribeira¹⁵. Goa beneficiava de uma série de condições logísticas únicas, determinantes na fase final da construção dos navios mas também no seu apresto: a cidade dispunha de terças junto ao rio, de uma fundição, da casa da pólvora, de armazéns providos para o apresto das embarcações com massame, velame, âncoras ou poleame e de um conjunto de oficiais técnicos especializados.

Assim, a documentação disponível permite-nos concluir que em Goa se procedia à construção, reparação e apresto naval. No que toca à primeira actividade, sabemos que se fabricavam aqui embarcações para a Carreira da Índia, mas também navios para as rotas intra-asiáticas frequentadas pelos portugueses. Sobre as características e técnicas de construção naval as referências encontradas dizem respeito, sobretudo, às embarcações de tipologia europeia, sendo menos específicas as menções aos navios de tradição asiática, que serviriam o essencial daquelas rotas no Oceano Índico.

Os navios da Rota do Cabo deviam obedecer a um padrão previamente estabelecido pela Coroa, usando como unidade de medida o rumo¹⁶. A partir de final de Quinhentos e até cerca de meados de Seiscentos, o monarca ordenou sucessivamente a construção de embarcações para a Carreira da Índia em Goa, com os mesmos rumos e bitolas das naus do Reino, usando padrões elaborados pelos oficiais dos armazéns da Ribeira de Lisboa¹⁷, ou enviando técnicos especializados. Por exemplo, em 1608, o monarca solicitou a construção de duas naus na Índia, anunciando que iria enviar um mestre da Ribeira de Lisboa para se ocupar da construção dos navios¹⁸. O mesmo voltou a acontecer em 1617, quando se ordenou que a construção das duas naus encomendadas em 1615 fosse feita

¹³ Catarina Madeira Santos, «Goa é a chave de toda a Índia». *Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, especialmente pp. 139-149.

¹⁴ S. Jeyaseela Stephen, “Portuguese Nau: a study of the cargo ship in the Indian Ocean Region during the sixteenth century”, in *Ship-building and navigation in the Indian Ocean region AD 1400-1800*, ed. K.S. Mathew, Nova Delhi, Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 68.

¹⁵ Sobre a configuração da Ribeira de Goa veja-se Patrícia Carvalho, “A Ribeira de Goa – espaços e funções no início do século XVII”, in *Goa: Passado e Presente*, coord. Artur Teodoro de Matos e João Teles e Cunha, Lisboa, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa / Centro de História de Além-Mar, 2012, pp. 642-647.

¹⁶ Um rumo correspondia a seis palmos de Goa (cerca de 1,50 metros), que era o espaço suficiente para acondicionar um tonel. O tamanho da quilha dos navios era expresso em rumos, por exemplo 18 rumos de quilha (que correspondiam, grosso modo a cerca de 27 metros). Francisco Contente Domingues, *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004, p. 315; “Rumo”, in Humberto Leitão e José Vicente Lopes, *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1990, pp. 468-469.

¹⁷ Carta régia ao vice-rei, 03-03-1594, in *APO*, fascículo III, p. 448; carta régia ao vice-rei, 16-03-1596, in *APO*, fascículo III, p. 79; carta régia ao vice-rei, 21-11-1598, in *APO*, fascículo III, p. 922.

¹⁸ Carta régia ao vice-rei, 26-03-1608, in *DRI*, vol. I, p. 239.

pelo mestre Valentim Themudo¹⁹. Deste modo, a Coroa procurava regular a construção no Estado da Índia e manifestava a intenção de controlar a capacidade dos navios em trânsito na Rota do Cabo. Goa devia seguir os modelos reinóis, através de uma bitola em desenho e outra em modelo das formas das naus da Carreira que se faziam no Reino²⁰. Estas referências evidenciam a grande importância dada à concepção da forma do navio, matéria que nesta época levou à produção de ampla regulamentação²¹, bem como de tratados de construção naval²². Questões como a dimensão ou o traçado das embarcações eram determinantes para o seu desempenho, razão que motivou a circulação das técnicas entre o Ocidente e o Oriente, além de um intenso debate sobre as melhores soluções a adoptar²³. Refira-se que este conjunto de disposições foi coevo do período de maior construção de navios para a Carreira, nos estaleiros do Estado da Índia.

É interessante mencionar que se registavam diversas críticas vindas de Goa face às embarcações da Carreira que eram construídas na Ribeira de Lisboa. O vice-rei D. Jerónimo de Azevedo lamentava as suas imperfeições, opinando que os defeitos de fabrico, ou o seu estado inacabado, obrigavam a grandes trabalhos em Goa, o que significava quase tanto labor como se de novas embarcações se tratassem²⁴. Consequentemente, as naus demoravam mais tempo a ser reparadas, provocando atrasos no regresso à Europa, ou mesmo impedindo a torna-viagem. As preocupações não reflectiam questões técnicas directamente relacionadas com a capacidade de navegação do navio, mas sim aspectos estruturais que visavam aumentar a sua robustez e segurança, possivelmente relacionados com a capacidade de carga, já que quanto mais sólidas fossem as cobertas, mais peso conseguiam suportar. Anos mais tarde, o vice-rei D. Francisco da Gama criticava também a ausência do forro em chumbo²⁵, habitualmente colocado sobre a madeira

¹⁹ Valentim Themudo foi nomeado mestre-mor da Ribeira de Goa em 1608 com um ordenado de 200.000 réis por ano, além dos benefícios que podia auferir com o cargo. Em 1611 o rei concedeu-lhe o hábito de Santiago pelos bons serviços prestados. O oficial permaneceu na Índia até 1619, altura em que regressou ao Reino onde voltou a prestar serviços ao monarca no âmbito da construção naval. As naus que o oficial devia fabricar em 1617 deviam ser de quatro cobertas. Sousa Viterbo, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses: Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988, pp. 475-477; carta do vice-rei ao rei, 20-02-1619, AHU, *Índia*, cx. 10, doc. 49; carta régia ao vice-rei, 21-02-1617, in DRI, vol. IV, p. 10.

²⁰ Carta régia ao vice-rei, 16-03-1596, in *APO*, fascículo III, p. 79.

²¹ Destaque-se sobretudo o corpo normativo de três documentos, de 1607, 1613 e 1618, que regulavam as normas de construção naval, aplicadas tanto aos navios mercantes como aos navios de guerra. Blanca Rodriguez Mendoza, "The Spanish Navy and the Ordenanzas of 1607, 1613, and 1618", in *Edge of Empire*, ed. Filipe Vieira de Castro e Katie Custer, Caleidoscópio, 2008, pp. 79-151.

²² Refiram-se os *Livro da Fábrica das Naos*, escrito por Fernando de Oliveira por volta de 1580, o *Livro Primeiro de Architectura Naval*, da autoria de João Baptista Lavanha no início de Seiscentos e o *Livro das Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes, escrito cerca de 1616.

²³ Destaque-se o debate sobre a dimensão das embarcações, nomeadamente sobre se estas deviam ser construídas com três ou quatro cobertas, que já vinha das últimas décadas de Quinhentos e que nesta época conheceu novos episódios. Vide: Cristiano Barcelos, "Construção de naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do século XVII" in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 17ª Série, nº 2, 1899, pp. 19-28. Patrícia Carvalho, *Os estaleiros na Índia Portuguesa*, pp. 61-71.

²⁴ Carta do vice-rei ao rei, 07-02-1615, AHU, *Índia*, cx. 4, doc. 51.

²⁵ Carta do vice-rei ao rei, 10-02-1625, ANTT, *Livro das Monções*, nº22, fls. 53v-54.

do casco na parte exterior do navio em contacto com a água, a fim de diminuir a acção do verme da madeira, o denominado taredo ou teredo (*teredo sp.*), abundante em águas quentes do Atlântico e, sobretudo, do Índico. Esta situação obrigava a uma querena nova, ou seja, a substituição do tabuado do casco, mais demorada e dispendiosa que a compra do chumbo para o forro.

De facto, além da construção naval, os estaleiros em Goa dedicavam-se também à manutenção e reparação dos navios da Carreira e das embarcações ao serviço do Estado da Índia. Regra geral os consertos eram efectuados na Ribeira de Goa, embora se registem algumas situações em que os navios foram levados para Bombaim, mas que constituíam excepção. Em 1632 o rei recusou a proposta do bispo de Cochim, então governador, de mandar reparar os navios da armada de alto bordo em Bombaim, dado que aquela baía era demasiado exposta; em alternativa ordenava que as reparações fossem efectuadas em Panelim, junto da principal Ribeira do Estado da Índia²⁶.

Os monarcas, conscientes da indispensabilidade das naus serem convenientemente reparadas, recomendavam aos vice-reis que, antes da sua chegada, preparassem a Ribeira de Goa para os consertos que teriam de ser feitos. Isto implicava o abastecimento da matéria-prima e dos materiais necessários à manutenção dos navios²⁷. Esta medida visava também evitar atrasos na saída das naus, pois, se a manutenção fosse rápida, os navios estariam prontos para carregar mais depressa e podiam sair com monção favorável. Na verdade, da rapidez e efectiva capacidade de resposta dos estaleiros dependia, em grande medida, o sucesso das viagens da Carreira, que neste período registava elevada taxa de insucesso, com muitos naufrágios²⁸.

O processo de reparação dos navios que chegavam do Reino era tão importante que interferia com a construção naval. Em Goa, o fabrico de novos navios era interrompido para se proceder a manutenções. Neste contexto, quando chegavam as naus da Carreira, o vice-rei ordenava que os carpinteiros, a madeira e o ferro fossem primeiro utilizados nos consertos e só depois na construção de embarcações²⁹. Assim, na Ribeira de Goa a construção estava condicionada pela duração e periodicidade dos consertos das naus da Carreira, operações morosas, ultrapassando, por vezes, os quatro meses³⁰. O processo de

²⁶ Carta régia ao vice-rei, 07-05-1632, AHU, *Índia*, cx. 16, doc. 24.

²⁷ Carta régia ao vice-rei, 29-02-1622, in *DRI*, vol. VIII, pp.107-108. Carta régia à Companhia Portuguesa das Índias, 20-02-1633, AHU, *Índia*, cx. 16, doc. 98. A partir da sua instalação no Estado da Índia, a Companhia passou a ser a responsável pelo reabastecimento e carregamento dos navios de Goa para o Reino. Tal atribuição interferia com a reparação dos navios, uma vez que as viagens dependiam desta actividade. Em 1633 os administradores da Companhia foram chamados à Ribeira para avaliar o estado dos consertos da nau Nossa Senhora de Belém e determinar se poderia partir na monção. Carta da Companhia Portuguesa das Índias ao rei, 11-10-1633, AHU, *Índia*, cx. 16, doc. 65; Sobre a Companhia Portuguesa das Índias vide: Anthony Disney, *A decadência do Império da Pimenta, comércio português na Índia do séc. XVII*, Lisboa, Edições 70, 1981.

²⁸ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da "Carreira da Índia". Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho no Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998, p. 85.

²⁹ Carta do vice-rei ao rei, 14-10-1633, AHU, *Índia*, cx. 16, doc. 72.

³⁰ Relação do Provedor dos Armazéns da Ribeira sobre o conserto das naus, 15-12-1618, AHU, *Índia*, cx. 9, doc. 182.

reparação obedecia a uma sequência que se iniciava com a chegada dos navios ao porto e que, após a sua descarga, implicava uma avaliação pelos oficiais da Ribeira, primordialmente o seu mestre, que indicavam tarefas a executar e respectivos custos³¹. Os tipos de consertos mais frequentes estavam relacionados com a conservação da parte do casco que se encontrava imersa, exigindo-se trabalhos de carpintaria e de calafetagem³². Noutros casos as embarcações necessitavam de outras obras de melhoramento, como a reparação ou substituição dos mastros ou dos faróis³³.

Por fim, na Ribeira de Goa realizavam-se também os aprestos, a fase final de preparação para a navegação anterior à carga dos navios. Incluíam o apetrechamento das embarcações com tudo o que necessitavam para navegar, nomeadamente o equipamento militar, indispensável numa conjuntura de desafio militar, mas também o aparelho do navio. Neste último caso referimo-nos aos mastros (de que por vezes se padecia em Goa)³⁴, as cotonias para o fabrico de velame³⁵, cabos variados (amarras, betas, arpoeiras, viradores)³⁶, poleame também diverso (cadernais, polés, moitões, papoias, caçoilos e brandais)³⁷ e âncoras (de que se registavam faltas também na Índia³⁸). Todos estes aprestos eram guardados no armazém da Ribeira de Goa, sendo sempre inventariados de modo a evitar que fossem desviados³⁹.

A importância dos estaleiros de Goa manteve-se pelo menos até 1640⁴⁰. Durante esse longo período a cidade foi abastecida regularmente de madeira a partir de Cochim, ou da Província do Norte, como veremos, já que não dispunha desta matéria-prima em abundância. A Ribeira de Goa era aconselhada sobretudo na fase final da construção do

³¹ Carta do vice-rei ao rei, 20-02-1619, AHU, *Índia*, cx. 10, doc. 49.

³² Vejam-se os casos referidos na seguinte documentação: carta régia ao vice-rei, 17-02-1616, in *DRI*, vol. IV, p.1, e treslado da devassa sobre o mau aviamento das naus de 1615, 24-12-1616, AHU, *Índia*, cx. 6, doc. 22; carta do vice-rei ao rei, 05-01-1623, in *DRI*, vol. IX, pp. 123-124; carta do vice-rei ao rei, 21-08-1631, ANTT, *Livro das Monções*, nº 29, fl. 11-11v., nº 2; carta régia ao vice-rei, 07-05-1632, AHU, *Índia*, cx. 16, doc. 24; carta do governador Pêro da Silva à regente, 10-12-1636, ANTT, *Livro das Monções*, nº 37, fl. 173 (86).

³³ Treslado do auto do conserto do mastro da nau capitânia de Vicente de Brito de Menezes, 20-02-1626, AHU, *Índia*, cx. 14, doc. 28. Carta régia ao vice-rei, 15-03-1615, in *DRI*, vol. IV, p. 3, e carta do vedor da Fazenda dos Contos ao rei, 28-01-1616, AHU, *Índia*, cx. 6, doc. 21.

³⁴ Carta do vice-rei ao rei, in *DRI*, vol. IX, pp. 123-124.

³⁵ Carta régia ao vice-rei, 01-03-1622, AHU, *Índia*, cx. 15, doc. 142.

³⁶ Lista das coisas que foram para Mascate e o frete delas, 1623-1624, AHU, *Índia*, cx. 12, nº 101; cópia da lista do dinheiro que despendeu o tesoureiro e feitor de S.M. no apresto e aviamento dos galeões de Nuno Álvares Botelho, AHU, *Índia*, cx. 12, doc. 84.

³⁷ Lista das coisas que foram para Mascate e o frete delas, 1623-1624, AHU, *Índia*, cx. 12, doc. 101; razão do cabedal das duas naus que vieram este ano de 1612 com o capitão-mor D. Jerónimo de Almeida, 1612, AHU, *Índia*, cx. 2, doc. 83. O monarca pediu repetidamente que fosse enviada madeira de teca e angelim para o fabrico de poleame no Reino, ou então o envio dos próprios apetrechos. Cartas régias ao vice-rei, 10-03-1614, in *DRI*, vol. III, p.131; 30-03-1617, in *DRI*, vol. IV, p. 218; 26-03-1619, in *DRI*, vol. VI, pp. 261-262; 01-03-1622, in *DRI*, vol. VIII, pp. 433-434.

³⁸ Carta do vedor da Fazenda ao rei, 05-02-1616, AHU, *Índia*, cx. 6, doc. 27, e carta do vice-rei ao rei, 10-03-1627, ANTT, *Livro das Monções*, nº24, fls. 78v-79.

³⁹ Carta régia ao vice-rei, 01-03-1622, AHU, *Índia*, cx. 15, doc. 142.

⁴⁰ Ernestina Carreira, "From Decline to Prosperity. Shipbuilding in Daman 18th-19th Centuries", in *op. cit.*, pp. 594-596.

casco. Tal facto levou o monarca a propor, em 1617, uma articulação entre os estaleiros portugueses: a primeira fase da construção era realizada em Cochim ou Baçaim, que tinham maior disponibilidade de matéria-prima; depois da montagem da terceira coberta os cascos eram enviados para Goa, onde era finalizada a construção e efectuado o apresto das embarcações. Esta articulação já tinha sido verificada em anos anteriores, no caso das naus Chagas e São Lourenço, que após a montagem da terceira coberta foram conduzidas a Goa, onde foi terminada a construção⁴¹.

Encontramos nova referência a este tipo de organização em 1620: um dos galeões do Estado da Índia encontrava-se em Damão e, por estar desaparelhado, não podia navegar até Goa sem a escolta de uma armada⁴²; dois anos depois já tinha chegado ao destino, mas ainda não estava ao serviço do rei, pois tinha ido a Mascate colocar mastros⁴³. Nas décadas seguintes parece ter-se mantido esta prática, seguindo embarcações de Baçaim para Goa “sem mastros nem aparelhos”⁴⁴. Ainda em 1650, o governo da Índia, então entregue a um Conselho, defendeu que os galeões de grandes dimensões deviam ser fabricados em Goa, dado o risco que comportava trazê-los do Norte sem um correcto provimento⁴⁵. A verdade é que se terá consolidado aquele processo que centralizava em Goa a fase final do processo de construção. Apesar das facilidades no abastecimento de madeiras, as cidades do Norte não ofereciam todas as condições necessárias à construção e ao apresto de navios de grande porte.

Esta organização da construção naval terá permitido às cidades onde se fazia a primeira fase da construção do casco (até à terceira coberta) desenvolver as suas especificidades na produção de navios, o que poderá ter significado, neste curto espaço de tempo, uma redução dos custos de produção. Deste modo eram limitadas as despesas de transporte de matéria-prima até Goa e evitados os atrasos no cumprimento dos contratos por falta ou demora no fornecimento de madeiras. Esta situação levou mesmo o governador Fernão de Albuquerque a sugerir à Coroa que não se construíssem mais embarcações na Ribeira de Goa, pois encarecia a madeira⁴⁶. Apesar desta articulação, Goa continuou, até 1633, a fabricar navios desde a fase inicial de lançamento do casco, quer para a Carreira, quer para o serviço régio no Índico⁴⁷. O conde de Linhares foi particularmente defensor das vantagens de um processo centralizado na capital, mais bem fortificada e onde os

⁴¹ Carta régia ao vice-rei, 21-02-1617, in *DRI*, vol. VI, p. 10.

⁴² Carta do governador ao rei, 14-12-1620, in *DRI*, vol. VII, p. 204.

⁴³ Carta do governador ao rei, 10-02-1622, in *DRI*, vol. VII, pp. 332-333.

⁴⁴ Assento do Conselho de Estado, 13-10-1640, in *Assentos do Conselho de Estado (1618-1750)*, ed. P. S. S. Pissurlencar, Bastorá - Goa, Arquivo Histórico do Estado da Índia, 1953-57, vol. II, pp. 297-98.

⁴⁵ Carta régia ao vice-rei, 02-12-1650 e resposta dos governadores do Estado da Índia, 21-12-1651, ANTT, *Livro das Monções*, nº61, fls. 229-30 (6).

⁴⁶ Carta do governador ao rei, 06-02-1620, in *DRI*, vol. VI, pp. 7-8.

⁴⁷ Carta régia ao vice-rei, 14-02-1615, AHU, *Índia*, cx. 6, doc. 2; carta régia ao vice-rei, 17-03-1618 e resposta do vice-rei ao rei, 11-02-1619, AHU, *Índia*, cx. 10, doc. 21; carta régia ao vice-rei, 22-01-1622, AHU, *Índia*, cx. 11, doc. 12; carta do governador ao rei, 20-02-1622, in *DRI*, vol. VII, pp. 442-443; carta do vice-rei ao rei, 16-12-1626, ANTT, *Livro das Monções*, nº 24, fls. 14-14vº (84); carta do vice-rei ao rei, 16-08-1631, ANTT, *Livro das Monções*, nº 29, fls. 70-70vº (35); carta régia ao vice-rei, 06-01-1633 e resposta do vice-rei ao rei, 14-10-1633, AHU, *Índia*, cx. 16, doc. 72.

vice-reis podiam controlar de forma mais efectiva o processo⁴⁸. Em todo o caso, depois desta data, assistiu-se a um claro crescendo de importância da Província do Norte.

O Norte

Nos finais do século XVI as actividades navais portuguesas na costa ocidental indiana encontravam-se repartidas essencialmente por dois estaleiros: o de Cochim e o de Goa. Contudo, nos inícios de Seiscentos o Norte ganhou um peso crescente na construção naval, com os monarcas a ordenarem o fabrico de navios em áreas com disponibilidade de matéria-prima, como Damão, Baçaim, Manorá e Asserim, estas duas, áreas montanhosas e ricas em florestas, a que se acedia por rios, na jurisdição de Baçaim⁴⁹.

Esta actividade era já corrente em Baçaim, antes da posse deste território pelos portugueses, em 1534. Está sobretudo documentado o fornecimento de madeira por estas terras, então pertencentes ao sultanato do Guzerate, para os Estreitos. Francisco de Andrada reportou que em Baçaim havia “grande escala de naus, que daí levavam para Meca muita madeira grossa e delgada, de que se proviam as galés dos Rumes”. Referiu o protagonismo dos moradores de Baçaim, “que aí recolhiam esta madeira da terra firme e a tinham debaixo da vasa, onde se fazia muito melhor e muito mais dura”, vendendo depois a comerciantes que as transportavam para os seus mercados compradores⁵⁰. Nos combates navais então travados, os portugueses interceptaram embarcações carregadas de madeira que seguiam de Baçaim para o Mar Vermelho por via de Diu, uma rota que devia ser habitual⁵¹. A construção e reparação naval também seria corrente, referindo-se numa das primeiras incursões portuguesas que “acharam dentro doze naus grandes, delas em terra postas em estaleiro”⁵². Várias aldeias ribeirinhas que pertenciam a esta jurisdição – pequenos portos abrigados pelos meandros fluviais e insulares que compunham o território – viviam da economia marítima, nomeadamente da pesca, mas também de actividades navais. Os portos de Baçaim e Taná eram bastante activos à chegada dos portugueses, mas também os de Agaçaim, Versová, ou Bandorá.

A riqueza do território em madeira foi largamente testemunhada nos primeiros relatos portugueses da região, de que são exemplos os escritos de D. João de Castro, Garcia da Orta ou Simão Botelho, parecendo que este era o seu principal atractivo ao

⁴⁸ Carta do vice-rei conde de Linhares ao rei, 16-08-1631, ANTT, *Livro das Monções*, nº29, fls. 70-70v (35).

⁴⁹ Cartas régias ao vice-rei ou governador, 06-03-1605, in *DRI*, vol. I, p. 26; 26-03-1608, in *DRI*, vol. I, p. 239; 17-02-1610, in *DRI*, vol. I, p. 332; 14-02-1615, in *DRI*, vol. III, pp. 227-228.

⁵⁰ Francisco de Andrada, *Crónica de D. João III*, ed. M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão Editores, 1976, parte II, capítulo lxxvii.

⁵¹ João de Barros, *Da Ásia*, Lisboa, Livraria São Carlos, 1973, década III, livro ix, capítulo 3.

⁵² João de Barros, *Da Ásia...*, década IV, livro ii, capítulo 16; Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, ed. M. Lopes de Almeida, Porto, 1979, livro VII, capítulo xcvi.

nível da actividade naval⁵³. A importância da madeira levou a que Coroa decretasse o seu monopólio desde os primeiros tempos. Foreiros e moradores apenas podiam recolher madeira “que lhes for necessária para os seus eirados e conserto (...) de suas casas”, bem como para os engenhos de suas hortas e aldeias, ou para fazer fogo⁵⁴. O intento régio não parece, contudo, ter surtido efeito, obrigando os feitores régios a adquiri-la a alto preço junto dos principais agentes de ocupação portuguesa deste território.

No terceiro quartel de Quinhentos, Lisboa também procurou proibir que Goa provesse os capitães de Baçaim “com a madeira”, porque disso “procede não se podem fazer os navios de minhas armadas senão muito caros e com maiores dificuldades, comprando-se a madeira aos capitães das ditas fortalezas a muito maiores preços do que poderiam valer se eles não tivessem os tratos delas”⁵⁵. Porém, ante a inexistência de oficialato próprio que se pudesse encarregar da extracção de madeira, Goa preferiu lograr aquele rédito através de contratos estabelecidos com os capitães de Baçaim, que assim beneficiavam daquele expediente para acumular mais rendimentos no exercício do cargo. A solução que vingou acabou, aliás, por conceder mais poderes àqueles capitães, propondo-se contratos que lhes permitiam abater toda a madeira que quisessem, desde que se encarregassem de construir embarcações para as armadas do Estado⁵⁶.

Com efeito, desde meados do século XVI que se construíam embarcações para a Coroa em Baçaim, embora de forma pontual. Os estaleiros de Baçaim terão nesta época primado mais pela qualidade que pela quantidade de embarcações produzidas para o Estado⁵⁷. Paralelamente, além da construção oficial centrada em Goa, os particulares portugueses armaram também as suas frotas, destinadas aos tratos que não eram monopólio régio, utilizando estaleiros de outras cidades sob controlo luso, como Baçaim⁵⁸.

A verdade é que, nas duas décadas finais de Quinhentos, Goa passou a encomendar com mais insistência que se armassem ali embarcações, nomeadamente para patrulha da região e protecção à cáfila de Cambaia⁵⁹. Foi a época em que se passou a formar com

⁵³ De D. João de Castro, no seu roteiro de Goa a Diu, publicado nas *Obras completas de D. João de Castro*, ed. Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, Coimbra, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1968-81, vol. II, pp. 59-89. De Garcia da Orta nos *Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987, vol. I, p. 326. De Simão Botelho, na carta ao rei, 24-12-1548, in *Subsídios para a História da Índia Portuguesa*, ed. Rodrigo José de Lima Felner, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1868, pp. 4-18. Veja-se R. D. Silva, “Ship-building in Portuguese Baçaim, 1534-1739”, in *Ship-building and navigation in the Indian Ocean Region A.D. 1400-1800*, ed. K. S. Mathew, Nova Deli, Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, pp. 94-97.

⁵⁴ “Regimento para a fortaleza de Baçaim”, Goa, 04-04-1565, publicado no *Regimentos das Fortalezas da Índia*, ed. P. S. S. Pissurlencar, Bastorá - Goa, Arquivo Histórico do Estado da Índia, 1951, pp. 319-321.

⁵⁵ Carta régia ao vice-rei, 13-03-1587, in *APO*, fascículo III, pp. 105-07.

⁵⁶ Carta régia ao vice-rei, 27-02-1595, em resposta a uma proposta do provedor-mor dos Contos Francisco Pais, in *APO*, fascículo III, pp. 505-14.

⁵⁷ José Alberto Leitão Barata, *Os Senhores da Navegação. O Domínio Português dos Mares da Ásia por Meados do Século XVI*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2003, pp. 117-118.

⁵⁸ Ernestina Carreira, “L’Empire et ses Vaisseaux. La Construction Navale dans l’Océan Indien Occidental aux XVIIIe et XIXe siècles”, in *Éclats d’Empire du Brésil à Macao* (Actes do coloquio internacional des 6 et 7 octobre 2000), Paris, Maisonneuve & Larose, s.d., pp. 127-131.

⁵⁹ Diogo do Couto, *Da Ásia, Lisboa, Livraria Sam Carlos, 1973-76*, década X, livro viii, capítulo 112; década XII, livro i, capítulo 18; década XII, livro ii, capítulos 2 e 3.

regularidade a armada do Norte, destinada precisamente a assegurar a manutenção dos fluxos comerciais na costa indiana a salvo dos corsários malabares, além da defesa das próprias áreas costeiras regidas pelos portugueses⁶⁰. Assim, o despontar da construção naval para a Coroa em Baçaim parece ter-se relacionado directamente com a necessidade de reforço dos próprios meios navais ao serviço do Estado, coincidente com o agravamento da conjuntura político-militar durante o terceiro quartel de Quinhentos.

Este incremento da importância da cidade como base marítima levou a que a estrutura administrativa local fosse reforçada por esta época, com a nomeação de um mestre das galés e galeças, embarcações a remos para a navegação junto à costa, vocacionadas essencialmente para a guerra, que teriam passado a ser construídas aqui⁶¹. Recorde-se que desde 1564 se provia aqui um patrão da Ribeira “que serve de mestre dos calafates”, o indivíduo que tutelaria todas as actividades navais ali realizadas para o serviço régio⁶². Assim, na primeira década de Seiscentos, o viajante francês Pyrard de Laval destacou, como principal valia económica de Baçaim, a grande quantidade de madeira que dela afluía a Goa para construção das casas e navios, salientando que boa parte destes era fabricado naquele porto⁶³.

Durante a primeira metade do século XVII, desenvolveram-se em Baçaim condições favoráveis para o crescimento da construção naval ao serviço da Coroa, pelo que esta cidade se tornou uma alternativa à Ribeira de Goa. A sua vantagem residia fundamentalmente na abundância de boa madeira, como referimos. Assim, em 1615, o monarca sancionou a opção do seu representante na Ásia de mandar construir embarcações em Baçaim, em vez de o fazer em Goa, visto que assim o seu fabrico ocorreria mais racionalmente junto da matéria-prima. A superioridade da cidade do Norte advinha também da existência de abundantes meios humanos especializados naquele mester, os quais asseguravam uma rápida construção de embarcações⁶⁴. A opinião régia era partilhada pelo procurador da Coroa e Fazenda da Índia, que apontava o principal óbice da Ribeira de Goa, a que já aludimos: a capital estava obrigada a dar sempre primazia às reparações das naus da Carreira da Índia, dado o seu escasso período de permanência na Ásia, acarretando assim interrupções no processo de fabrico de embarcações. Além da madeira, destacava que “as pregaduras e o mais vem do Norte”⁶⁵, aspecto confirmado por documentação posterior, que enfatiza os benefícios logísticos de Baçaim relacionados com

⁶⁰ Luís Filipe F. R. Thomaz, “A Crise de 1565-1575 na História do Estado da Índia”, in *Mare Liberum*, nº9, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995, p. 488; Vítor Luís Gaspar Rodrigues, “A Guerra na Índia”, in *op. cit.*, pp. 211-212;

⁶¹ Humberto Leitão e José Vicente Lopes, *op. cit.*, p.282-83; Francisco Contente Domingues, *op. cit.*, pp. 269-274.

⁶² Artur Teodoro de Matos, “O Orçamento do Estado da Índia de 1588”, in *Povos e Culturas*, nº8, Lisboa, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2003, p. 305.

⁶³ *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)*, ed. Xavier de Castro e Geneviève Bouchon, Paris, Editions Chandeigne, 1998, tomo II, pp. 588 e 757.

⁶⁴ Carta régia ao vice-rei, 14-02-1615, AHU, *Índia*, cx. 6, doc. 2.

⁶⁵ Carta do procurador da Coroa e Fazenda da Índia ao rei, 14-02-1619, AHU, *Índia*, cx. 10, doc. 32. Esta posição foi partilhada pelo governador Fernão de Albuquerque, como se lê na carta ao rei, 06-02-1620, in *DRI*, vol. VI, pp. 7-8.

a capacidade de aquisição ou fabrico de numerosas componentes para a construção e reparação naval⁶⁶. Naturalmente que outros, em clara minoria, defendiam as vantagens da capital, como referido acima pelo conde de Linhares.

Quanto ao enquadramento mais favorável para a construção de navios para o Estado, as autoridades de Goa defenderam duradouramente a celebração de contratos, ajustando-se o fornecimento de um determinado número de embarcações com um indivíduo, com preço e prazo estipulado. Esta era a única forma de se “fugir aos enganos e fraudes de que se usa em tudo o que se faz por conta da Fazenda de Vossa Majestade [...], porque a corrupção que há a tudo abrange”, segundo a opinião do vice-rei D. Jerónimo de Azevedo⁶⁷. Também o mencionado procurador da Coroa e Fazenda sublinhou os benefícios da contratualização, no caso de Baçaim com o próprio capitão da cidade, como a via mais rentável para os cofres do Estado, evitando a existência de pesada e ineficiente burocracia régia neste domínio⁶⁸.

Entre as embarcações produzidas em Baçaim nestes primeiros decénios de Seiscentos contavam-se naus e galeões para a Carreira da Índia ou para as armadas de alto bordo e navios de diversas tipologias para as frotas do Estado. Os primeiros, construídos quase em exclusivo em Goa até esta época, passaram a ser feitos principalmente nestas duas cidades, dando grande relevância local a este sector económico, doravante integrado numa escala mais vasta da economia imperial. As embarcações que uniam a Europa à Ásia neste período, caso não fossem construídas no Reino, eram originárias de Goa ou de Baçaim, mais raramente de Cochim ou Damão, vocacionando-se estas para o fabrico de embarcações de cabotagem de pequena ou média dimensão⁶⁹.

Assim, em 1619 chegou a Goa um dos primeiros galeões construído em Baçaim, através de contrato com o capitão da cidade Gaspar de Melo Pereira, juntando-se a outro fabricado em Damão, também por acordo com o comandante da praça. Ambos foram qualificados como grandes e fortes “e muito capazes de poderem servir de naus do Reino e de capitania de armadas de galeões nesse Reino, que pegarão folgadoamente cinquenta peças de artilharia”, uma dimensão que os fazia contudo “sobejamente grandes e com isso incapazes de servir nas armadas deste Estado”⁷⁰. É sabido que desde o século XVI se assistia a uma orientalização das frotas da Ásia portuguesa, com um peso cada vez maior dos navios pequenos e a remo, mais rápidos e manobráveis, em detrimento de

⁶⁶ Carta do vice-rei ao rei, 10-11-1623, in *DRI*, vol. IX, pp. 150-151, na qual se informava sobre o pedido que se fizera para que do Norte “me traga neles provimentos para os armazéns [de Goa], por os haver lá muitos e baratos”. Remos e morrões eram apetrechos adquiridos pelo feitor de Baçaim para fornecimento a outras bases navais do Estado, como se lê na carta do vice-rei ao rei, 17-01-1624, in *DRI*, vol. X, pp. 114-115.

⁶⁷ Carta régia ao vice-rei, 14-02-1615, e resposta deste, 02-01-1616, AHU, *Índia*, cx. 6, doc. 2.

⁶⁸ Carta do procurador da Coroa e Fazenda da Índia ao rei, 14-02-1619, AHU, *Índia*, cx. 10, doc. 32.

⁶⁹ Ernestina Carreira, “L’Empire et ses Vaisseaux ...”, in *op. cit.*, p. 132.

⁷⁰ Carta do governador ao rei, 08-02-162, in *DRI*, vol. V, pp. 279-280. A 20-02-1619, estes dois galeões estavam a ser finalizados nos dois estaleiros, segundo a carta do vice-rei ao rei, AHU, *Índia*, cx. 10, doc. 49.

naus e galeões, de difícil navegabilidade junto à costa ou nos rios da região⁷¹. Mas se parece inquestionável a grandiosidade daquela embarcação pioneira, a verdade é que a sua finalização veio revelar os limites do sistema de contratos. O galeão foi sobreavaliado em benefício do construtor, levando a Coroa a promover um processo de averiguações, aparentemente inconclusivo⁷². Três anos depois circulava mais um galeão originário da Ribeira de Baçaim⁷³, revelando uma certa cadência do estaleiro neste tipo de embarcações, embora a um ritmo lento.

Nos finais da década de 1620 e princípios da seguinte parece ter havido quebra na produção, talvez devido a dificuldades financeiras, mas também à preferência do conde de Linhares em controlar o processo na Ribeira de Goa. Foi, porém, este vice-rei o responsável pela contratualização de mais dois “galeões grandes” com um capitão de Baçaim, Rui Dias da Cunha, a realizar durante o seu triénio naquele posto. No entanto, se um dos galeões foi terminado meio ano depois do prazo acordado⁷⁴, finda o seu mandato ainda lhe faltava entregar à Fazenda Real o outro galeão, que só veio a fazer um ano depois⁷⁵. Este exemplo revela os limites do sistema de contratos que, se por um lado aliviavam a Fazenda Real do encargo de construir embarcações, por outra traziam-lhe prejuízos resultantes das arbitrariedades dos capitães de Baçaim, inteiramente senhores da situação. Patenteavam, igualmente, a incapacidade deste estaleiro para fazer face às necessidades do Estado de embarcações de maior porte. Em todo o caso, em 1636, os galeões originários de Baçaim eram maioritários na escassa armada de alto bordo ancorada diante da capital do Estado da Índia⁷⁶.

A construção de galeões em Baçaim manteve-se nas décadas seguintes⁷⁷. Em 1650 o monarca sugeriu mesmo que se passasse a compor naquele estaleiro, “infallivelmente” todos os anos, uma destas grandes embarcações, “para que sirva de carga e guerra na viagem desse Estado para este Reino”⁷⁸. Já antes o vice-rei D. Filipe Mascarenhas concordara com a execução daquelas embarcações na Ásia, desde que viessem do Reino os meios

⁷¹ Vítor Luís Gaspar Rodrigues, “A Guerra na Índia”, in *op. cit.*, pp. 212-14; *A Evolução da Arte da Guerra dos Portugueses no Oriente (1498-1622)*, trabalho para acesso à categoria de Investigador Auxiliar no Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 1998, tomo II, pp. 346-352.

⁷² Cartas régias ao vice-rei, 18-02-1622 e 26-02-1624, in *DRI*, vol. VIII, pp. 115-117 e vol. X, p. 271.

⁷³ Carta do vice-rei ao rei, 08/01/1623, in *DRI*, vol. IX, pp. 123-125.

⁷⁴ Carta do vice-rei ao rei, 05-03-1637, ANTT, *Livro das Monções*, nº38, fls. 100-01 (46), e nº37, fls. 505-05v (46).

⁷⁵ Cartas do vice-rei ao rei, 29-08-1638, ANTT, *Livro das Monções*, nº43, fls. 13-13v (7); 07-12-1638, ANTT, *Livro das Monções*, nº45, fl. 111; 02-03-1639, ANTT, *Livro das Monções*, nº44, fls. 251-52v (4); 02-09-1639, ANTT, *Livro das Monções*, nº45, fls. 250-52v (35); 03-08-1641, ANTT, *Livro das Monções*, nº48, fls. 68-68v (1). Veja-se sobre este assunto C. R. Boxer, *A Índia Portuguesa em meados do século XVII*, Lisboa, Edições 70, 1980, pp. 47-48.

⁷⁶ Certidão do mestre da Ribeira de Goa, na sequência da portaria do vice-rei de 22-07-1636, ANTT, *Livro das Monções*, nº38, fls. 167-68 (1).

⁷⁷ Carta do vice-rei ao rei, 28/11/1643, AHU, *Índia*, cx. 25, doc. 20.

⁷⁸ Carta régia ao vice-rei, 02-12-1650, ANTT, *Livro das Monções*, nº61, fls. 229-30 (6).

financeiros e logísticos para o fazer⁷⁹. O contexto de Portugal e do seu império à época não permitia combater eficazmente a falta de meios navais para o circuito entre a Europa e a Ásia, com um tráfego em clara quebra, tanto nas partidas de Lisboa, como nas saídas da Ásia⁸⁰. O ritmo de construção destas embarcações no Estado da Índia não se alterou, pois, de forma significativa, gorando-se a tentativa de restabelecer a armada de alto bordo, como se projectara⁸¹. O papel de Baçaim tendeu, pelo contrário, a incrementar-se, concentrando aí a construção de navios de grande porte, com a conversão progressiva de Goa numa base de reparações navais⁸².

Não obstante a relevância de Baçaim no século XVII como fabricante de grandes embarcações para a Carreira da Índia, a esmagadora maioria dos navios aí construídos respeitava os variados tipos de médio ou pequeno porte para circulação no Índico. Entre estes incluía-se uma grande quantidade de navios mercantes de privados, mas também vasos de guerra e comércio para as armadas reais, que ligavam os diversos pontos do Estado da Índia. A estas embarcações se referia a descrição da Ribeira de Baçaim em 1619, “em que se estava fazendo um galeão de Vossa Majestade, com muita madeiras e muitos navios de Vossa Majestade e de particulares”⁸³, um sinal desta intensa actividade. Anos mais tarde, António Bocarro testemunhou que “se fazem aqui todos os navios de remo, de que se servem na armada de Goa e também os mais dos mercadores”⁸⁴.

Assim, em 1612, a armada do Norte teve como função, além da habitual protecção aos navios mercantes provenientes do Guzerate, trazer também a Goa a “galé nova” e “vinte navios novos” fabricados em Baçaim, vista a necessidade de que padeciam as diversas frotas do Estado⁸⁵. Nos anos seguintes, ao mesmo tempo que construíam um galeão cada, os estaleiros de Baçaim e Damão fabricaram em conjunto para o Estado quatro zavras⁸⁶. Em 1620, o governador Fernão de Albuquerque ordenou a realização na primeira destas cidades de “oito navios ligeiros”, destinados a socorrer a segunda, ameaçada pela marcha dos exércitos do Grão-Mogor sobre Ahmadnagar⁸⁷. São números parcelares, mas que revelam encomendas conjuntas deste tipo de navios por Goa.

⁷⁹ Pareceres do Conselho Ultramarino, 24-07-1652 (AHU, *Consultas do Conselho Ultramarino*, cód. 211, fls. 261-61) e 04-02-1653 (AHU, *Índia*, cx. 38, doc. 12 e AHU, *Consultas do Conselho Ultramarino*, cód. 211, fl. 272).

⁸⁰ António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote, “O movimento da Carreira da Índia nos séculos XVI-XVII. Revisão e propostas”, in *Mare Liberum*, nº4, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1992, pp. 194 e 198.

⁸¹ Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *A Evolução da Arte da Guerra...*, tomo II, p.365-70.

⁸² Cf. Ernestina Carreira, “L’Empire et ses Vaisseaux ...”, in *op. cit.*, p.135.

⁸³ Carta do vice-rei ao rei, 20-02-1619, in *DRI*, vol. V, pp. 175-181.

⁸⁴ António Bocarro, “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, in A. B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental (nova edição)*, tomo IV, vol. II, parte I e II, Bastorá, Tipografia Rangel, 1937-38, p. 184.

⁸⁵ Certidão de D. Henrique de Noronha, capitão-mor da costa do Malabar, 29-11-1617, AHU, *Índia*, cx. 7, doc. 202.

⁸⁶ Cartas do governador Fernão de Albuquerque ao capitão de Baçaim, 27-04-1619 (HAG, *Reis Vizinhos*, nº1, fls. 20-20v) e ao rei, 08-02-1620 (in *DRI*, vol. V, pp. 279-280).

⁸⁷ Cartas do governador Fernão de Albuquerque ao feitor de Baçaim, 01-05-1620 (HAG, *Reis Vizinhos*, nº1, fl. 108) e ao rei, 18-02-1622 (in *DRI*, vol. VII, pp. 385-287).

Além de contratar a construção de embarcações para os serviços da Coroa, o Estado recorreu também à compra de navios já prontos, comprovando que a dinâmica da Ribeira de Baçaim estava longe de se esgotar nas encomendas régias. O vice-rei D. Francisco da Gama enviou a Baçaim um emissário para adquirir a maior quantidade possível de navios de remo, sobretudo “sanguicéis, pelo grande efeito de que são”⁸⁸. Os saldos positivos no orçamento deste território eram então empregues nestas compras em benefício do Estado⁸⁹.

Já na década de 1630 foram encomendadas em Baçaim duas galés e 45 navios, o contrato mais expressivo realizado no Estado da Índia nos primeiros três decénios do século XVII⁹⁰. O contrato foi firmado com o capitão de Baçaim, o já citado Dias da Cunha, nos mesmos termos do acordado para o fabrico de galeões. Aliás, “o principal proveito” destes oficiais advinha “de lavrarem navios de remo por contrato com Vossa Majestade”, muito mais do que as pontuais encomendas de embarcações de alto bordo⁹¹. Os contratos para a construção de embarcações de pequeno porte incluíam sempre um número mais volumoso de navios, parecendo que o seu fabrico foi contínuo. É impossível determinar o número exacto de navios fabricados, mas é certo que os quantitativos daquele contrato foram superados. Em 1634, o administrador da Fazenda Real que passou em Baçaim fez novo acordo com aquele capitão para a produção de dez navios, salientando que este valor era muito inferior ao que lhe tinham pedido certos foreiros pelo mesmo negócio⁹², uma confirmação de que também estes eram destros naquela actividade. Nesse mesmo ano, 24 sanguicéis lavrados através daquele contrato constituíram o grosso da armada do Norte⁹³. Este ritmo parece ter-se mantido nos anos seguintes⁹⁴, revelando a grande facilidade de produção destas pequenas embarcações face aos galeões ou naus.

Na década de 1640 e inícios da seguinte continuaram a produzir-se grande quantidade de navios de pequeno porte em Baçaim para o serviço da Coroa, firmando-se contratos de dezenas de embarcações com os capitães daquela cidade. André Salema comprometeu-se com 30 navios, sendo certo que boa parte deles foi construída, já que 11 seguiram na armada do Norte e “os restantes” ficaram a guardar naquelas terras⁹⁵. Havia então clara prioridade para a construção dos pequenos sanguicéis⁹⁶, certamente pela

⁸⁸ Cartas do vice-rei ao rei, 10-01-1623, in *DRI*, vol. IX, pp. 150-151; 16-12-1626, ANTT, *Livro das Monções*, nº24, fls. 14-14v (84); 04-08-1635, ANTT, *Livro das Monções*, nº34, fl. 37 (19). Veja-se a certidão do mestre da Ribeira de Goa, 23-07-1636, ANTT, *Livro das Monções*, nº38, fls. 167-168 (1).

⁸⁹ António Bocarro, «Livro das plantas de todas as fortalezas...», in *op. cit.*, p. 179.

⁹⁰ Carta do vice-rei ao rei, 22-07-1631, ANTT, *Livro das Monções*, nº29, fl. 13 (3).

⁹¹ Carta do vice-rei ao rei, 11-08-1631, ANTT, *Livro das Monções*, nº29, fl. 77 (39).

⁹² Relação para o vedor da Fazenda do Estado da Índia, 11-1634, HAG, *Monções do Reino*, liv. 19D.

⁹³ Carta do vice-rei ao rei, 07-12-1634, HAG, *Monções do Reino*, nº19A, fl. 343; resposta do rei, 03-02-1635, ANTT, *Livro das Monções*, nº32, fl. 45 (22).

⁹⁴ Carta régia ao vice-rei, 25-03-1635, ANTT, *Livro das Monções*, nº36, fl. 242 (97); resposta deste, 10-01-1637, ANTT, *Livro das Monções*, nº37, fls. 195-195v (97) e AHU, *Índia*, cx. 20, doc. 85.

⁹⁵ Carta do vice-rei ao rei, 17-11-1640, ANTT, *Livro das Monções*, nº47, fls. 52-52v (20).

⁹⁶ Cartas do vice-rei ao capitão de Baçaim, 12-12-1640 e 13-01-1641, HAG, *Baçaim*, cód. 1249, fls. 14-15.

possibilidade de navegarem a salvo das armadas neerlandesas. Ante a recusa de Salema em fabricar mais 20 daqueles navios, o vice-rei ordenou que se fizesse um contrato com os foreiros⁹⁷, mais uma prova da sua participação nesta actividade. É, aliás, sintomático o desejo destes de pagar os impostos à Fazenda Real pela entrega de embarcações, tal seria o seu volume e facilidade de produção, o que contudo veio a ser negado⁹⁸.

O sistema manteve falhas, ora considerando-se que as embarcações não tinham a qualidade necessária⁹⁹, ora registando-se conflitos quanto ao justo valor da parceria entre o Estado e os privados¹⁰⁰. Mas a Coroa manteve duradouramente o sistema, evidenciando um certo conservadorismo em aceitar novas soluções para aquela actividade, nomeadamente a assunção de responsabilidades directas de gestão por parte da Fazenda Real, antevendo-se que essa resolução impossibilitaria “puderem fazer na dita fortaleza as contínuas armadas do Norte que dali saem a navegar”¹⁰¹. O Estado não acreditava na sua gestão directa dos negócios orientais, como aliás acontecera nesta matéria desde praticamente o início da sua presença no Norte.

A partir do início do século XVII, além do fabrico de embarcações, a Ribeira de Baçaim passou também a desempenhar sistematicamente as funções de apresto naval. Recorrentemente, a Coroa demandou que se armassem ali frotas de patrulha das águas do Norte, nomeadamente para protecção aos navios mercantis. Em 1624, sabendo-se em Goa da existência de uma cáfila de panos pronta a sair de Cambaia para os portos portugueses, ordenou-se que a feitoria de Baçaim se encarregasse de armar uma esquadra protectora, o que aconteceu com sucesso¹⁰². Anos depois, os governadores do Estado determinaram que se reunisse ali uma frota de oito navios à conta da Fazenda Real, cinco por via da Câmara de Baçaim e quatro pela edilidade de Chaul, também para proteger “a cáfila a Cambaia”, um exemplo dos recorrentes empréstimos a que as instituições municipais estiveram sujeitas pelo poder central¹⁰³. Afinal, ante a impossibilidade de lançar ao mar a armada do Norte em certas ocasiões, ou por falta de meios ou pelo bloqueio neerlandês à navegação, Goa transferiu aquela tarefa para a principal cidade do Norte, por vezes em anos sucessivos, encarregando os oficiais locais da feitoria ou enviando altos funcionários desde a capital. Esta recorrência parece ter acontecido particularmente entre 1636 e 1644, anos de bloqueio marítimo a Goa¹⁰⁴.

⁹⁷ Carta do vice-rei ao capitão de Baçaim, 21-01-1641, HAG, *Baçaim*, cód. 1249, fls. 15v-16; carta do vice-rei aos foreiros de Baçaim, 02-05-1641, HAG, *Baçaim*, cód. 1249, fl. 21v.

⁹⁸ Carta do vice-rei a D. Manuel de Meneses, 12-07-1644, HAG, *Baçaim*, cód. 1249, fl. 91.

⁹⁹ Carta do vedor da Fazenda Real em Goa Luís de Freitas de Macedo ao rei, após ter sido desapossado do cargo, 23-12-1644, AHU, *Índia*, cx. 28, doc. 58.

¹⁰⁰ Parecer do Conselho Ultramarino, 27-01-1652, AHU, *Índia*, cx. 37, doc. 133.

¹⁰¹ Carta régia ao provido vice-rei conde de Óbidos, 06-02-1652, HAG, *Monções do Reino*, nº22A, fl. 84.

¹⁰² Carta do vice-rei ao rei, 25-01-1625, ANTT, *Livro das Monções*, nº22, fls. 41v-42.

¹⁰³ Carta do vice-rei ao rei, 10-02-1630, HAG, *Monções do Reino*, nº13B, fls. 299-99v. Veja-se A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 77-78.

¹⁰⁴ Cartas do vice-rei ao rei, 24-09-1638 e 15-10-1638, ANTT, *Livro das Monções*, nº41, fls. 51v-53 (56) e nº45, fls. 253-54v (35). Na carta do vice-rei ao rei de 02-08-1641 relata-se que a armada sairia de Baçaim “como há anos se costuma”, ANTT, *Livro das Monções*, nº48, fls. 69-69v (3).

Para o relevo de Baçaim neste domínio contribuíram, além da disponibilidade de meios navais e financeiros para o apresto, a existência de condições logísticas, como por exemplo, a abundância e qualidade de marinheiros, uma carência amiúde registada no Estado¹⁰⁵. Em 1641, instado a pronunciar-se sobre as conveniências de fazer a armada do Norte em Goa ou em Baçaim, o Conselho de Estado pronunciou-se por esta última hipótese “pela muita comodidade que ali havia de marinheiros (...) e de outras fábricas de que necessita esta cidade”. Referia-se também a possibilidade de recrutar capitães entre os “fidalgos e cavaleiros moradores daquelas partes”, os quais podiam constringer aquela gente do mar a acompanhá-los na frota, por serem habitantes nas suas aldeias¹⁰⁶. Efectivamente, algumas aldeias ribeirinhas desta jurisdição tinham comunidades piscatórias habituadas à vida marítima, pelo que os seus foreiros recrutavam-nas para tripular as suas embarcações. Era o que acontecia em Gorbandel (Ghodbandar), Mazagão, Calva, Turumbá, ou Bandorá¹⁰⁷. A necessidade de nautas para as embarcações do Estado levou a que o vice-rei conde de Aveiras procurasse atrair as gentes daquelas terras que embarcavam nos navios de comerciantes privados portugueses¹⁰⁸. Efectivamente, ao contrário do que sucedia noutros mesteres, a marinharia exigia um saber praticado ao longo da vida, preferencialmente num tipo de navio específico, sendo desaconselhável arremeter tripulações entre população não especializada¹⁰⁹.

Esta relevância de Baçaim como base naval deve ter regredido nos anos seguintes. Ainda na primeira metade da década de 1640 o vice-rei conde de Aveiras desistiu de armar ali a esquadra do Norte, apontando as resistências locais àquele encargo e as carências de homens e apetrechamento naval, preferindo que fossem enviadas a Goa algumas embarcações, onde esta frota se prepararia. Foreiros laicos e religiosos protestavam pelos constrangimentos que o apresto daquelas armadas lhes trazia¹¹⁰, pretendendo gozar inteiramente dos excedentes financeiros do território e não ser obrigados a participar naquele encargo do Estado. No termo da década de 1660 apontava-se, pois, que “havia muitos anos que em Baçaim se não faziam armadas”¹¹¹. Procurou-se então voltar àquela prática de apresto das frotas, embora obrigasse a contrariar a resistência dos foreiros em cumprir

¹⁰⁵ Carta do governador Fernão de Albuquerque ao capitão-mor Nuno Camelo, 1620, HAG, *Reis Vizinhos*, nº1, fls. 123-23v. Carta do vice-rei ao rei, 10-12-1638, ANTT, *Livro das Monções*, nº45, fls. 147-48. Sobre a carência de marinheiros experimentados e recrutamento de nautas indianos *vide* Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *A Evolução da Arte da Guerra...*, tomo II, pp. 383-85. A desqualificação social dos marinheiros foi referida por C. R. Boxer, *op. cit.*, pp. 49-55.

¹⁰⁶ Assento do Conselho de Estado, 11-04-1641, in *Assentos do Conselho de Estado...*, vol. II, pp. 308-09. Carta do vice-rei ao rei, 02-08-1641, ANTT, *Livro das Monções*, nº48, fls. 69-69v (3).

¹⁰⁷ Cartas do vice-rei ao superior de Bandorá da Companhia de Jesus, ao ouvidor de Taná e aos providos como capitães da armada do Norte, 07-05-1641 e 19-05-1641, HAG, *Baçaim*, cód. 1249, fls. 23v-26.

¹⁰⁸ Carta do vice-rei ao administrador da Fazenda Real Manuel Ramos, 12-07-1641, HAG, *Baçaim*, cód. 1249, fls. 30v-32v.

¹⁰⁹ Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *A Evolução da Arte da Guerra...*, tomo II, p.346.

¹¹⁰ Cartas do conde de Aveiras ao feitor e ao capitão de Baçaim, 14-08-1643, HAG, *Baçaim*, cód. 1249, fls. 74 e 76-76v.

¹¹¹ Carta dos governadores do Estado da Índia ao príncipe, 27-01-1670, HAG, *Monções do Reino*, nº34, fl. 288.

o costume de fornecer marinheiros e dos soldados em integrar as expedições, bem como uma carência logística acentuada.

Marginal parece ter sido a actividade de Baçaim no conserto de embarcações reais durante este período. As referências são, de facto, episódicas, podendo dizer-se que esta foi apenas uma solução de recurso, quando por casualidade não era possível fazer-se o trabalho na capital¹¹². Numa das ocasiões foi inclusive necessário contratar-se com o capitão de Baçaim o fornecimento da madeira necessária¹¹³, já que aquele detinha o exclusivo do seu abate, evidenciando a clara ausência de um dispositivo montado para fazer face a estas situações. Na segunda metade de Seiscentos afirmou-se, pois, uma clara dualidade entre a Ribeira de Goa, cada vez mais vocacionada para as reparações navais, e a Ribeira de Baçaim, com um lugar crescente na construção de embarcações, mantendo-se esta tendência à conquista desta última pelos maratas, em 1739¹¹⁴.

Conclusão

As actividades navais na Índia portuguesa constituíram um importante complemento à estrutura logística montada no Reino para viabilizar a navegação anual entre a Europa e a Ásia, assim como as carreiras que uniam as diversas posições portuguesas em torno do Oceano Índico. O peso desta participação do Estado da Índia no esforço de comunicação marítima do império queda ainda por fazer, mas é clara a sua crescente importância, num quadro de uma orientalização dos domínios portugueses asiáticos.

Despontando em Cochim, a primeira Ribeira do Estado da Índia, estas actividades desenvolveram-se muito especialmente em Goa, tornada capital desta vasta área de intervenção portuguesa na costa oriental africana e na Ásia. Durante cerca de um século, entre meados do século XVI e meados da centúria seguinte, coube-lhe indiscutivelmente uma supremacia neste domínio, mercê também da sua condição de porto final de chegada das embarcações que percorriam a Rota do Cabo. Contudo, ao longo de Seiscentos, as actividades navais foram ganhando um protagonismo crescente no Norte, muito especialmente em Baçaim. Se Goa concentrou duradouramente as actividades de reparação naval, mercê da mencionada condição de terminus da Carreira da Índia, a partir desta centúria o Norte adquiriu protagonismo na construção naval, além da função logística de apresto das armadas. Numa primeira fase, apesar do fabrico das embarcações ser feito principalmente em Baçaim, estas seguiam para Goa após a montagem da terceira coberta, para conclusão do processo; a partir de meados de Seiscentos Baçaim passou a realizar toda a operação.

Estas Ribeiras foram fundamentais na construção de embarcações para a Carreira da Índia, bem como armadas de alto bordo para patrulha dos mares da Ásia. Seguiam neste ponto directrizes técnicas provenientes de Lisboa, modelos pré-concebidos oriun-

¹¹² Carta do governador ao rei, 18-02-1622, *DRI*, vol. VII, pp. 408-409.

¹¹³ Carta do vice-rei ao rei, 02-03-1626, ANTT, *Livro das Monções*, nº22, fls. 131-31v.

¹¹⁴ Ernestina Carreira, “L’Empire et ses Vaisseaux”, in *op. cit.*, p. 135.

dos do Reino, registando-se também a vinda de pessoal especializado para o efeito. O Estado da Índia não deixava de participar nos debates teóricos sobre a construção naval europeia da época, pugnando por soluções que melhor satisfizessem as suas necessidades no Índico. Contudo, deve assinalar-se que a grande maioria das embarcações construídas nos estaleiros orientais correspondia a navios de pequeno ou médio porte, de tipologia asiática, que percorriam as rotas do Índico. Ou seja, o Estado da Índia produzia especialmente os meios navais que lhe permitiam a sua própria comunicação interna, em última análise, a sua própria sobrevivência. De notar também que o quotidiano destas Ribeiras se fazia destas actividades para o Estado, mas suplantava muito claramente esta dimensão, fabricando-se embarcações para agentes privados de diversa natureza e origem.

Por fim, uma nota sobre o sistema de gestão destas actividades nas Ribeiras que serviam a Coroa, porquanto ele entronca na própria realidade administrativa e social do Estado da Índia. Se em Goa a Fazenda Real geria directamente estas operações de construção e reparação naval, actuando sob a estrita vigilância de vice-reis e governadores, no Norte afirmou-se um modelo de gestão privada, em que o Estado contratualizava com determinados indivíduos a construção de um número de embarcações, mediante preço e prazos determinados. A Fazenda Real mostrou-se bastante avessa a gerir actividades que demandavam estas logísticas exigentes, ainda mais longe do centro político do Estado da Índia, o que acaba por ser espelho dos limites desta administração. Em Baçaim este facto acabou por beneficiar sobretudo os capitães da cidade, que detiveram duradouramente o privilégio de recolecção da abundante madeira existente neste território, mas também os foreiros, possuidores de vastos direitos régios nesta jurisdição. Ambos viram na construção naval uma oportunidade de negócio. A actividade, para além de contribuir para o funcionamento do Estado da Índia, servia também como forma de recompensa daqueles que lhe davam corpo.

DOS PORTOS DO RIO HOOGLY À CIRCUM-NAVEGAÇÃO: O MUNDO DOS PORTUGUESES DE BENGALA APÓS A DESINTEGRAÇÃO DO ESTADO DA ÍNDIA

Ernestina Carreira¹

Na vasta tradição historiográfica sobre a Ásia portuguesa sempre se procurou estabelecer a articulação entre soberania territorial e existência de comunidades « portuguesas ». Essa orientação entre poder e sociedade verificou-se no Índico português até ao desmantelamento da rede dos portos do Estado da Índia, a partir de meados do século XVII.

Foi talvez para repensar essa articulação que António Manuel Hespanha decidiu, na sua derradeira publicação, regressar à mais duradoura consequência da expansão portuguesa: a permanência de culturas mestiças². Obra de maturidade, de síntese e reflexão a nível global, o texto de Hespanha contesta a noção de *império improvisado* tornada célebre por Sanjay Subrahmanyam³ a favor interpretação de Luis Filipe Thomaz⁴, segundo o qual a conquista marítima seguiu as rotas dos missionários do Padroado português. De facto, até às duas primeiras décadas do século XVII, a formalização da rede de portos da Índia oriental corresponde à instalação dos Franciscanos, dos Jesuítas e depois dos Agostinhos ao longo da costa de Coromandel e do golfo de Bengala.

No entanto, a síntese proposta por Hespanha sobre esta costa e as ilhas do Índico oriental evidencia claramente as deficiências dos seus, como dos nossos, conhecimentos sobre os numerosos núcleos populacionais que por ali ficaram após a desintegração da rede portuária do Estado. Vários pesquisadores, entre os quais citaremos, de maneira não exaustiva, Alexandra Pelúcia⁵, Jorge Flores⁶, George Winíus⁷, Kenneth Mac Pherson⁸,

¹ Université D'Aix – Marseille. Laboratoire I.M.A.F.

² António Manuel Hespanha, *Filhos da Terra, Identidades mestiças nos confins da expansão portuguesa*, Lisboa Tinta da China, 2019.

³ Sanjay Subrahmanyam, *Improvising empire, Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal 1500-1700*, Delhi, Oxford University Press, 1990.

⁴ Luís Filipe Thomaz, « Os Portugueses e o mar de Bengala na época Manuelina », In *De Ceuta a Timor*, Lisboa Diffel, 1994, p. 403-486.

⁵ Alexandra Pelúcia, *Corsários e piratas portugueses, Aventureiros nos Mares da Ásia*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2010

⁶ Jorge Manuel Flores, « Um projecto de recuperação dos interesses económicos portugueses no Bengala em finais do século XVIII. A representação » de George Germain a dona Maria (1784), In *Ler História*, Vol. 42, 2012, p. 205-236; Idem, « Entre Bandel e colónia, o regresso dos Portugueses a Hugli ca. 1632-1820 », In *Aquém e Além da Taprobana*, ed. Luís Filipe Thomaz, p. 331-348

⁷ George Winíus, « Portugal's "Shadow Empire" in the Bay of Bengal », in *Revista de Cultura, Sociedades Locais, Portugueses e Expansão Europeia*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1991, p. 273287.

⁸ Kenneth MacPherson, « Enemies or friends? The Portuguese, the British and the survival of Portuguese commerce in the bay of Bengal and Southeast Asia from the late seventeenth to the late Nineteenth century in the Portuguese and the Pacific », In *International colloquium of Santa Barbara*, Santa Barbara, University of California, 1995.

Paolo Aranha⁹... têm vindo a confirmar a importância real desta área geográfica anteriormente considerada como subalterna na construção do império. Todos concordam em valorizar a persistência de uma identidade cultural « portuguesa » após a desintegração da « rede imperial » (Luis Filipe Thomaz). Essa sobrevivência é geralmente atribuída à relação mantida com as instituições da Coroa (Padroado, governo de Goa...). Torna-se assim visível a existência de um cordão umbilical entre as terras da Coroa e um « estado informal » a que George Winius chamou de « império sombra ». Incontestavelmente, a ligação dos católicos das missões do Padroado com o Patriarcado de Goa prolongou até ao século XIX uma solidariedade identitária visível não somente nas práticas sociais como no uso do português como língua de comunicação entre esses núcleos, mas também entre eles e Goa e até entre eles e as futuras autoridades europeias da costa oriental indiana, as quais sempre aprendiam o português básico quando chegavam à Índia. Acreditamos, porém, que a persistência da identidade « portuguesa » se tenha talvez limitado às famílias mestiças descendentes de reinóis (os ditos « filhos da terra »). Mas ao longo dos séculos XVII e XVIII, de maneira extremamente depreciativa, todos os relatos de viajantes e funcionários europeus incluem na mesma denominação de *Portugueses*, todos os católicos, fossem eles mestiços ou indígenas, dependentes da jurisdição do Padroado. Essa situação levou os descendentes, para se singularizarem, a *reivindicarem* o pleno estatuto de « europeus ».

A história destas comunidades será certamente o maior desafio da próxima geração de Historiadores porque as fontes manuscritas são raríssimas, e as elites *mestiças* abandonaram a Índia logo nas primeiras décadas do século XIX. Pouco foi conservado em termos de memória oral.

No entanto, se juntarmos a estratégia de pesquisa de historiadores como Rila Muckerjee¹⁰, as quais cruzaram fontes europeias e outros suportes disciplinares (produção artística por exemplo) com os métodos de análise da micro-história, definidos por Carlo Ginsburg e Giovanni Levi¹¹, podemos ultrapassar a leitura luso-centrista dos mundos ultramarinos e observar conexões evidentes entre os comportamentos das elites brasileiras no início do século XIX e as longínquas elites « portuguesas » afastadas há várias gerações das áreas de soberania portuguesa.

Contrariamente ao imaginário de subalternidade desses grupos, que nos legou a ideologia colonial britânica e até francesa, as elites « portuguesas » da costa do Coromandel e de Bengala não seguiram a construção do Raj Britânico e da Índia Francesa. Elas organizaram essa construção, da qual pretendiam ser membros activos. Elas não dependiam do Padroado. Pelo contrário, foi o Padroado que pode sobreviver na costa oriental da Índia graças ao apoio financeiro e à influência destes grupos abastados. Não se tratou aliás de ligação, mas de um verdadeiro pacto social: os vice-reis retribuía em

⁹ Paolo Aranha, « From Meliapor to Mylapore, 1662-1749 : The Portuguese Presence in São Tomé between, the Qutb Shahi Conquest and its Incorporation into British Madras », In *The making of the Luso-Asian World, Intricacies of Engagement*, ed. Laura Jarnagin, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2011, p 67-82.

¹⁰ Rila Muckerjee, *Strange Riches, Bengal in the mercantile map of South Asia*, Foundation books, 2011.

¹¹ Carlo Ginsburg, *A micro-história e outros ensaios*, Lisboa, Difel, 1991; Giovanni Levi, *Le pouvoir au village, Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVIIIe siècle*, Paris, NRF Gallimard, 1989.

nobilitações, privilégios e títulos honoríficos o apoio aos missionários e o financiamento das igrejas. Este funcionamento caracteriza o modelo de todas as elites coloniais, como o demonstrou Jack Green para a América inglesa¹². A coroa negociava a obediência à sua soberania com a atribuição de privilégios de grupo e de família. Quando os grupos sociais não precisaram mais da troca para progredirem, apareceram as independências. Supomos que foi exactamente o que se passou na costa oriental da Índia a partir de meados do século XVIII : uma parte das elites « portuguesas » trocou o Padroado Real pelo rei mui cristão (i. e. o de França). Era difícil tomar o mesmo rumo com a monarquia anglicana, o que explica talvez que as elites « portuguesas » das capitais britânicas tivessem permanecido fiéis ao Padroado pelo menos mais três gerações.

Propomos ilustrar as mutações que acabamos de salientar pelo estudo de caso de uma família « portuguesa » hoje invisível na literatura historiográfica mas que, em quatro gerações, conseguiu trocar a sua tradicional actividade de cabotagem no Índico pelas mais altas esferas do poder político e da sociedade francesa, além de ter oferecido a sua experiência de séculos no mar às grandes descobertas marítimas que desenharam o mapa do mundo a partir das últimas décadas do século XVIII.

I – Elites crioulas e negócios marítimos: o Índico oriental na época da implantação das grandes companhias europeias

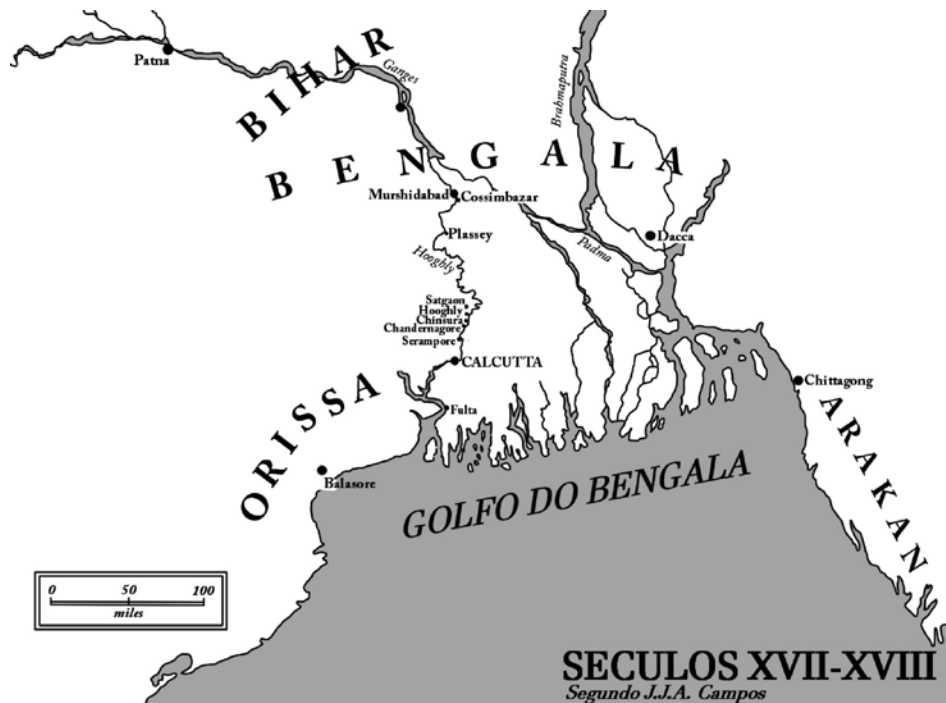
Entre as múltiplas razões que têm dissuadido os historiadores de aprofundarem a pesquisa sobre « Portugueses »¹³ no mar de Bengala, deparamos naturalmente com a ausência de fontes escritas e orais. Os séculos XVII e XVIII foram tempos de guerras e violências constantes no Índico e no sub-continente indiano. As populações portuárias moveram-se regularmente em situação de urgência, de violência, de desenvolvimento de novos portos de comércio. E até governadores privilegiados como o francês Jean Law de Lauriston contaram como haviam perdido seus preciosos arquivos nas andanças pelo continente e ao acaso das viagens pelos oceanos. Por isso, a maioria dos estudos recentes que aludem a estas comunidades baseia-se sobre escassas referências nas correspondências missionárias e nos arquivos locais da *East India Company* transcritos e publicados antes da independência da Índia¹⁴. Mas na ausência de registos paroquiais ou de testamentos, a identificação das possíveis origens europeias, do parentesco e da mobilidade espacial e até social assenta essencialmente em probabilidades, às quais podemos chegar por comparação e contextualização.

No caso dos « Portugueses » do Coromandel, foi preciosíssima a viagem de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara (arquivista, historiador e secretário do Vice-rei conde de

¹² Jack Greene, *Negotiated Authorities: Essays in Colonial Political and Constitutional History*, Charlottesville, University Press of Virginia, 1994.

¹³ Utilizamos “Portugueses” para designar reinóis e mestiços e os distinguir dos *Portugueses* da Índia (todos os católicos do Padroado).

¹⁴ *Records of Fort Saint George, Diary and Consultation Books*, Madras, Superintendent Press, 1922-1943.



Mapa nº 1 – O Bengala nos séculos XVII e XVIII segundo J. J. A. Campos, *History of the Portuguese in Bengal*, Calcutta, Butterworth & Co., 1919.

Torres Novas), a Madrasta em 1870¹⁵. Além de recolher informações orais, também transcreveu documentos encontrados nas igrejas de São Tomé de Meliapore (Mylapore, hoje subúrbio de Madrasta), sede do Bispado da costa oriental indiana, manuscritos hoje não localizáveis. No que diz respeito a Bengala, a iniciativa veio da própria comunidade descendente e ainda residente, a qual lutava desde o século XIX contra a legislação discriminatória que subalternizava as comunidades mestiças. Joaquim Joseph A. Campos (1893-1945) escreveu e editou por conta própria, um relato que se tornou hoje um verdadeiro testemunho histórico: *History of the Portuguese in Bengal*¹⁶. Além da informação erudita, este documento evidencia antes de tudo do imaginário que os núcleos « portugueses » haviam recriado sobre a sua própria identidade. Mas estas duas publicações convergem num ponto: tratam principalmente dos núcleos “portugueses » enraizados na Índia britânica, ocultando assim importantíssimas famílias cujos negócios não conheciam fronteiras de soberania.

¹⁵ Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, *A jurisdição diocesana do bispado de São Tomé de Meliapore nas possessões inglesas e francesas*, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1867.

¹⁶ Joaquim Joseph A. Campos, *History of the Portuguese in Bengal*, Calcutta, Butterworth, 1919

Na ausência de registos paroquiais e outros rastros, nada pudemos apurar sobre os antepassados da influente fratria dos Carvalhos de Bengala, que emergiu nas duas últimas décadas do século XVII. No Antigo Regime, tanto na Europa como no ultramar, as redes de negócios eram antes de tudo uma organização familiar¹⁷ ou de grupo sócio-religioso. Os irmãos Carvalho, João, Antónia, Domingues, Francisco, Joana, e, sobretudo, Alexandre, em associação com seus conjugues, construíram entre as décadas de 1720 e 1750 a mais vasta rede familiar de cabotagem do Índico, e certamente a maior fortuna cristã da Ásia dessa época¹⁸.

A memória arquivística conservada pela família é integralmente posterior às duas primeiras gerações¹⁹. O que significa que a época mais antiga da história da família dos Carvalho, que remete para as raízes portuguesas é justamente aquela sobre a parte da família que não conseguiu ou não achou necessário conservar a memória. O comportamento das sociedades de Antigo Regime permite-nos, no entanto, reconstruir o contexto da vivência deste grupo. De facto, a experiência do negócio herdava-se e transmitia-se de pai a filho. Os irmãos Carvalho não construíram *ex nihilo* a sua importante rede de actividades marítimas. Herdaram certamente o negócio do pai.

Os rios de Bengala foram para os Europeus dos séculos XVI a XVIII, um espaço de estadia provisória. A região era riquíssima, mas perigosa. A insalubridade do Rio Hoogly, as epidemias, a falta de segurança nos portos fluviais, os resgates constantes impostos pelos nababos... levavam os mais abastados a procurar áreas mais protegidas logo que a fortuna lhes permitia abandonar o comércio marítimo.

Resumindo, a única informação transmitida pela documentação conservada hoje, é que João Carvalho de Moura ou um de seus antepassados tinham vindo de Portugal para a Índia. Mas o patronímico Carvalho sendo corrente nos séculos XVI e XVII na costa oriental, ignoramos quando ou até talvez quantas gerações levou o longo percurso de Lisboa a Bengala.

Não é até impossível, mas mesmo assim consideramos a hipótese como muito pouco provável, que a origem do negócio familiar tenha sido a pirataria costeira. Alexandra Pelúcia e Sanjay Subrahmanyam já estudaram o mundo da pirataria marítima no mar de Bengala, principal actividade dos marginais reinóis foragidos de Goa. De facto, muitos marinheiros e degredados que chegavam a Goa a bordo dos navios da Carreira da Índia desertavam frequentemente. No vasto delta do Ganges e nas costas de Arakão apareceram verdadeiras armadas de embarcações piratas logo na segunda metade do século XVI, as quais se especializaram rapidamente no rapto e tráfico de escravos asiáticos, na exportação de têxteis e outras mercadorias de Bengala para as ilhas do Índico. Apesar de existirem referências às façanhas de um certo Domingos Carvalho, mercenário na costa

¹⁷ Philippe Beaujard, *Histoire Globale, mondialisation et capitalisme*, Paris, La Découverte, 2009, p. 12.

¹⁸ P. J. Marshall, *East India fortunes. The British in Bengal in the Eighteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1976, p.241.

¹⁹ Os poucos documentos subsistentes foram oferecidos pelos descendentes ao Arquivo Nacional de França (Paris) fundo Lauriston AN 201 AP5.

de Bengala na última década do século XVI²⁰, não encontramos nenhuma confirmação de parentesco.

Entre meados dos séculos XVI e XVII Goa dominou o triângulo marítimo Coromandel-Bengala-Malaca. O vice-rei dom João de Castro mandou organizar em capitania geral uma cadeia de portos, a qual incluía Pulicat (porto mais próximo da cidade de São Tomé), Nagapattinam, Mazulipatnam (hoje Machilipatnam), Balasore, Pipli, Satgaon, Hoogly, Chittagong ... Pelos portos foram-se enraizando reinóis (desertores, mercados, aventureiros, funcionários)... os quais fundaram famílias e formaram os principais núcleos cristãos desta costa oriental. A chegada dos missionários agostinhos provocou um importante aumento das conversões, principalmente em Bengala, e a construção das igrejas contribuiu também para atrair famílias descendentes vivendo em outras áreas do Índico.

Até 1607 os cristãos e missionários da costa oriental dependeram da jurisdição do bispo de Cochim. O arcebispo Frei Aleixo de Menezes, membro da ordem agostinha, criou nesse ano o bispado de São Tomé, onde se haviam recentemente descoberto relíquias deste primeiro santo cristianizador da Índia. Elevada à categoria de cidade, São Tomé foi sede de bispado até ao século XIX. O governo da Goa também ali instalou o aparelho administrativo da capitania geral²¹. Apesar de não ser cidade portuária, São Tomé tornou-se logo no final do século XVI o centro comercial mais activo da costa. Funcionava como empório para a rota de Bengala, de Ceilão, de Malaca, dos portos da Insulíndia, de Macau, e nos últimos anos do século XVI estabeleceu-se também a ligação marítima com Manila²². A cidade continuava a ser um espaço de atracção de marginais, de condenados em fuga perseguidos pela Relação de Goa Mas logo no início do século XVII começaram a chegar negociantes e grupos sociais com fundos para desenvolver o tráfico marítimo: antigos funcionários, casados e sobretudo cristãos-novos vindos de Goa e até de Lisboa. À medida que a Inquisição se desenvolvia em Goa, São Tomé atraía mais capitais, negociantes e redes de comércio marítimo. A cidade encontrava-se ligada ao continente e em particular às minas de diamantes exploradas pelos sultões de Golconda. A riqueza do mar investiu-se no desenvolvimento urbano e a cidade cresceu. A cidade branca acolhia os “Portugueses” vassalos da coroa (europeus e mestiços), e os mais abastados foram financiando a construção de igrejas onde eram depois sepultados. Como no Brasil e outros espaços do império²³, a criação da câmara municipal de São Tomé fez emergir um grupo de famílias que já serviam de referência na comuni-

²⁰ Segundo J. J. A. Campos, Domingos de Carvalho, originário de Montargil, teria recebido do Vice-rei foro de fidalgo para assumir a autoridade da coroa portuguesa nesta região. Disponha de uma pequena frota pirata de umas 20 embarcações. Mas foi morto em combate em 1605.

²¹ José M. R. Freire da Silva, *São Tomé de Meliapor em fins do século XVII na STORIA do MOGHOR DE NICCOLAO MANUCCI*, Lisboa, Mestrado em Estudos de Património, Universidade Aberta, 2014, p. 28; Anabela Nunes Monteiro, « S. Tomé de Meliapur nas Fontes Quinhentistas e Seiscentistas », In *Revista de Cultura*, Vol. 34 (2010), p.21.

²² Clotilde Jacquelard, *De Séville à Manille, les Espagnols en mer de Chine 1520-1610*, Paris, Les Indes Savantes, 2015.

²³ Maria Fernanda Bicalho « As câmaras ultramarinas e o governo do Império », In *O Antigo Regime nos Trópicos: a Dinâmica Imperial Portuguesa*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

dade, algumas das quais cristãs-novas. As funções municipais eram naturalmente procuradas porque permitiam negociar com Goa uma eventual futura nobilitação. Também foi criada uma ouvidoria, confiada aos mesmos membros das famílias locais abastadas. Sanjay Subrahmanyam cita em 1590 o ouvidor Lopo Alvares de Moura²⁴.

Mas, logo a partir da terceira década do século XVII, a capitania geral de São Tomé afundou. Frente aos ataques holandeses, ingleses, dinamarqueses e até mogóis, foram-se perdendo os portos de Bengala (1632), Malaca (1640), Pulicat e, enfim, Nagapattinam (1658).

Para substituir Pulicat, o governo goês desenvolveu instalações portuárias numa baía mais a sul, a que se chamou de Porto Novo. Ali se refugiaram milhares de cristãos expulsos dos outros portos do Índico, em particular de Ceilão. Porto Novo tornou-se um grande porto de cabotagem em poucos anos mais. Logo a partir de 1640 veio a sofrer da concorrência de Madrastra, onde a *East India Company* oferecia tarifas alfandegárias vantajosas e a liberdade de culto para todos os Europeus e seus descendentes²⁵. Após a pilhagem de Porto Novo pelos Maratas em 1677 e sua anexação pelos Holandeses em 1683, os últimos mercadores e negociantes portugueses deste porto migraram também para Madrastra²⁶.

O mesmo foi acontecendo com São Tomé. Em 1662, a Câmara municipal e os habitantes cristãos não se defenderam quando o Sultão de Golconda anexou a cidade, porque ela estava ameaçada pelos « hereges » holandeses. Mas a violência do evento obrigou os habitantes a refugiarem-se em Madrastra. Nos anos seguintes os mais abastados já haviam adquirido casas em Madrastra, e viviam entre as duas cidades. São Tomé guardava seus privilégios religiosos, mas a autoridade de Goa e do bispo limitava-se agora apenas ao « bairro branco », isto é, São Tomé. Nessa mesma década chegaram a Madrastra centenas de refugiados de Ceilão. Um novo evento dramático surgiu em 1672 com o ataque e a ocupação de São Tomé pelos Franceses. No âmbito de um projecto de implantação da primeira *Compagnie des Indes* o ministro Jean-Baptiste Colbert havia mandado para aí uma esquadra comandada por Jacob Blanquet de la Haye²⁷. O Ministro Jean-Baptiste Colbert apostava na solidariedade dos Portugueses por ser a França uma nação católica. Mas as autoridades religiosas e civis de São Tomé recusaram colaborar e La Haye capitulou após dois anos de um cerco imposto pelo sultão de Golconda, apoiado... pelos

²⁴ Sanjay Subrahmanyam « Profit at the Apostle's feet : the Portuguese in 16th century in São Tomé de Méliapor », In *La découverte, le Portugal et l'Europe*, Actes du colloque de 1987, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1990, p. 217-235

²⁵ A população de Madrastra passou de 7000 habitantes em 1639 para 100.000 em 1715. Henri Davidson Love, *Vestiges of Old Madras*, Mittal Publications, 1913, p. 557.

²⁶ Sanjay Subrahmanyam, « The south coromandel portuguese in the late 17th century: a study of the Porto Novo-Nagapattinam complex », In *Studia*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1990, Vol. 49, p. 341-363; Kenneth MacPherson, *op.cit.*, p.120-121.

²⁷ Marie Ménard-Jacob, *La première Compagnie des Indes 1664-1704*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

Holandeses. O bairro cristão saiu arruinado e despovoado deste episódio, e poucas famílias ali permaneceram, geralmente ligadas à gestão dos espaços de culto²⁸.

A presença, a experiência e o dinamismo dos “Portugueses” deu um impulso fundamental ao desenvolvimento económico de Madrasta, que passou a ser, no período de 1720 a 1773, a capital dos estabelecimentos britânicos do Oriente. Aliás, nessa mesma década de 1720, todas as outras companhias europeias já haviam trocado a costa ocidental pela oriental, onde conseguiram obter concessões para poderem construir as suas próprias instalações portuárias e os bairros urbanos. Os Franceses instalaram-se finalmente em Pondichéry, pouco a sul de Madrasta e de São Tomé, nos primeiros anos do século XVIII e a segunda *Compagnie des Indes*, criada em 1715, ali fixou a sua capital²⁹. Todas as companhias, incluindo franceses, dinamarqueses e até holandeses, procuraram atrair habitantes aos seus novos portos, e em particular os « Portugueses », cristãos novos, Arménios e judeus.

Entre meados dos séculos XVII e XVIII, a par com as actividades transoceânicas (exclusivo das Companhias), as comunidades mercantes « portuguesas » conservaram o controle da cabotagem regional entre a Índia e a China e sobretudo a Índia e Manila. Era a sua parte da herança das velhas carreiras marítimas do Estado da Índia: tinham acesso aos passaportes portugueses, únicos europeus autorizados e entrar na China até 1703 e em Manila até à década de 1740. Já nos anos de 1670, a viagem de Manila era uma fonte de riqueza. De facto, um dos principais obstáculos ao comércio europeu na Ásia era a falta de espécies metálicas. Ora Manila recebia anualmente, pela via do Pacífico, navios carregados de prata da América espanhola. Esses mesmos navios regressavam carregados de mercadorias indianas e chinesas³⁰. Catherine Manning avalia em 39 o número de viagens organizadas entre Madrasta e Manila, entre 1674 e 1702. Dessas, 17 incluíram comandante e/ou sobrecarga e/ou piloto « português e 12 outras foram realizadas com navios que tinham nomes portugueses»³¹.

Esse comércio gerou a rota triangular Coromandel/Bengala/Manila, o que certamente explica a instalação de João de Carvalho de Moura em Chinsura na década de 1680 ou inícios de 1690. Acreditamos, portanto, que os Carvalho de Moura tivessem sido, no século XVII, membros da comunidade portuguesa de Madrasta/São Tomé, a qual se encontrava constantemente reforçada por parentes e sócios vindos de Lisboa, Londres e Amsterdão (grupo dos cristãos-novos). De facto, a comunidade « portuguesa » tornou-se visível a partir da década de 1670 nos arquivos comerciais de Madrasta. Também dispomos, nos últimos anos do século XVII, das memórias do médico italiano

²⁸ Glenn Joseph and Anne Blais Ames, « A Portuguese perspective on the emerging French presence in the east coast », In *Studia*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, Vol. 46, Lisboa, 1987, p. 255-265.

Paolo Aranha, *op. cit.*, p 67-82.

²⁹ Pondichéry foi capital dos estabelecimentos franceses do Índico até 1785, quando foi substituída por Port-Louis (Ilha Maurícia). Sobre este período dispomos da grande tese de referência de Philippe Haudrère, *La Compagnie des Indes au XVIIIe siècle (1719-1795)*, Paris, Librairie de l’Inde, 1989.

³⁰ Kenneth MacPherson, *op.cit.*, p. 226.

³¹ Catherine Manning, *Fortunes à faire, the French in Asian Trade, 1919-48*, Aldershot, Variorum, 1996, p. 227.

Niccolao Manucci, que ali se casou com uma senhora descendente e se instalou³². Nesse período, os governadores de Goa ainda nutriam a esperança de recuperarem a soberania sobre São Tomé, o que produziu alguma correspondência, hoje conservada em Goa e Lisboa. Avistamos assim, em filigrana, uma pequena elite urbana onde os membros activos trabalhavam em Madrasta e possuíam luxuosas casas de campo a caminho de Monte de São Tomé, onde continuavam a praticar o culto e a serem sepultados. Essa comunidade mantinha activo o contacto com Goa e apoiava localmente as representações « simbólicas » do Estado (Câmara, capitania...) o que lhe valia regularmente o reconhecimento dos vice-reis e títulos locais prestigiosos (capitão e ouvidor de São Tomé..). Os Carvalho da Silva pertenciam a esse pequeno grupo. Desconhecemos a sua origem, que supomos ter sido cristã nova, mas sabemos que foram capitães do bairro branco de São Tomé entre 1680 e 1710. Paralelamente, um punhado de famílias cristãs-novas, todas aparentadas por laços matrimoniais, chefiavam o comércio particular « português » de Madrasta. Conhecemos a sua importância social pelo trabalho de levantamento das pedras tumulares na catedral do bispado em São Tomé, a necrópole mais prestigiosa, que permitiu conservar a memória de algumas delas³³.

No grupo das três famílias de cristãos novos mais ricas de Madrasta encontramos Cosmo Lourenço Madeira (Medeiros), natural de Alcoutim (Algarve). Quando chegou à Índia, instalou-se em Nagapatnam, onde se casou. Após a tomada do porto pelos Holandeses, refugiou-se em Madrasta³⁴. Quando veio a falecer, em 1703, era um dos *free merchants* mais ricos da costa. Obteve do arcebispo de Goa o privilégio de construir a igreja de Descanção onde foi sepultado com a esposa³⁵. O filho, Luis de Medeiros Barreto (que também usava o nome de Francisco de Brito), foi até à década de 1720 o maior armador de Madrasta, e detentor do quase-monopólio da rota Madrasta/Manila. Manteve sempre excelentes relações com o bispado de São Tomé, o arcebispado de Goa, e os missionários da costa, que apoiava financeiramente³⁶. Além de armador, negociante e especialista de diamantes, exercia também actividades bancárias. Financiou os empréstimos ao governo de Madrasta para a construção das fortificações da cidade. Possuía uma das melhores casas na cidade branca, assim como uma casa de campo em São Tomé e outra em Pulicat. As casas de campo eram sinal de riqueza porque possuíam jardins, um luxo nos momentos de calor intenso. Luis de Medeiros foi também o primeiro vereador « português » de Madrasta quando a municipalidade foi criada em 1727. Casou em primeiras núpcias com a herdeira da outra grande família de cristãos novos, os Pereira,

³² Nicolau Manucci faleceu em Madrasta em 1717.

³³ A catedral portuguesa foi destruída e substituída por um edifício neo-gótico em 1893. Julian James Cotton, *List of inscriptions on tombs or monuments in Madras possessing historical or archeological interest*, Madras, Superintendent Government Press, 1946.

³⁴ Kenneth MacPherson, *op.cit.*, p. 233.

³⁵ Uma das filhas de Cosme de Medeiros foi casada com Mateus Carvalho da Silva. Julian James Cotton, *op. cit.* p. 119.

³⁶ Luis de Medeiros obteve em 1719 o privilégio de poder construir uma capela privada e de contratar um capelão exclusivamente para o culto da família. J. H. da Cunha Rivara, *op. cit.* p. 387; Henri Davidson Love, *op. cit.*, p. 168

negociantes de diamantes vindos de Amsterdão e proprietários de boa parte dos terrenos da cidade³⁷.

Em Madrasta instalou-se também nos primeiros anos do século XVIII o francês Jean Baptiste de Saint-Hilaire. Ele era o médico pessoal de Baberb Salbu, nababo de Vellore, parente do poderoso Nababo de Carnatic³⁸. Em 1710, ele salvou um grupo de missionários jesuítas franceses e portugueses. Resgatou também as relíquias de São Tomé, levadas pelos muçulmanos, quando pilharam a cidade em 1662. O que lhe valeu da parte do governo de Goa a ordem de Cristo e foro de fidalgo³⁹. Era um dos Europeus mais influentes da costa. Serviu várias vezes de mediador entre as autoridades francesas e o nababo de Carnatic. Em 1717, na sua casa de Vellore, acolheu Antonio de Albuquerque Coelho, que saíra de Goa em direcção da China, onde ia assumir o governo de Macau. Saint Hilaire havia casado recentemente com a jovem Catarina Teixeira, descendente de Portugueses de Ceilão refugiados em Madrasta após a perda da Ilha⁴⁰.

A região de Bengala, onde João Carvalho de Moura se instalou ao que supomos de 1678 a 1707 (data provável do seu falecimento), apresentava uma configuração social e comercial diferente da do Coromandel.

A corrida dos Europeus para a instalação em Bengala, nas três últimas décadas do século XVII, explica-se pela extraordinária capacidade produtiva desta região (salitre, seda...) e o lucro que davam esses produtos tanto na Europa como na cabotagem asiática. Os Portugueses visitaram a região logo a partir de 1511⁴¹. Goa mandou várias embaixadas a Dacca⁴², capital do sultanato, que resultaram finalmente na autorização de abrir uma feitoria em Chatigão (actual Satgaon⁴³) a que chamaram porto Pequeno, no rio Hoogly. Na segunda metade do século XVI já existia uma rota triangular Bengala, Coromandel, Malaca. Mas a região era particularmente instável. O golfo de Bengala estava infestado de piratas portugueses e asiáticos, tendo os Mogóis concluído a conquista do sultanato em 1576. O imperador Akbar cedeu aos Portugueses, em 1579 o terreno de Satgaon. Ali foi construído o bandel (porto) do Hugli ou Porto Grande, que rapidamente se tornou o porto de exportação mais activo de Bengala. Goa matinha ali uma autoridade mínima (um capitão), mas os núcleos populacionais funcionavam com grande

³⁷ George Winius, « A Tale of Two Coromandel Towns, Madraspatam (Fort St. George) and Sao Thome de Meliapur », In *Itinerario* 18, vol. 1, Leiden, 1994, p. 61; Henri Davidson Love, *op. cit.*, Vol. I, p. 182, 433; *Diary and Consultation Book, 1684*, Madras, Superintendent Government Press, 1913, p. 72. (1913); Mordechai Arbell, « The Portuguese Jewish Community of Madras, India, in the Seventeenth Century », [Em linha], [consult. em 11 de Março de 2003]. Disponível em: www.sefarad.org/publication/lm/041/5.html

³⁸ A província do Carnatic foi criada após a conquista do sul da Índia pelo imperador mogol Aurengzeb, na década de 1680. Incluía o antigo sultanato de Golconda.

³⁹ State Archives of Goa, *Reis Vizinhos*, vol. 8, 13/01/1715, fl. 12v.

⁴⁰ Catarina Teixeira nasceu em 1697 e faleceu em Madrasta em 1791. Casou em segundas núpcias com William Holcomb, oficial superior do exército de Bengala e de Madrasta, descendente de uma das primeiras famílias britânicas instaladas em Madrasta.

⁴¹ *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irrouaddy, 1521*, présenté et édité par Geneviève Bouchon et Luis Filipe Thomaz, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1988.

⁴² A capital mudou para Murshidabab em 1707.

⁴³ Ismael Gracias, *Uma dona portuguesa na corte do Grão Mogol*, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1907, p. 9.

autonomia, compunham-se em grande maioria de foragidos, desertores.⁴⁴ A partir de Hugli, os Portugueses comerciavam com Dacca, Patna, com a costa de Arakão, e mais a sul com Pipli e Balasore. No final do século apareceu um convento no Bandel, que se tornou então o centro da actividade missionária dos padres Agostinhos. O proselitismo religioso, segundo a tradição oral, terá levado o imperador Shah Jahan a atacar o porto em 1632, a ordenar o massacre e a deportação da população cristã⁴⁵. Mas, logo no ano seguinte, autorizou o regresso dos sobreviventes ao bandel, só que estes não deviam fortificar o pequeno espaço urbano onde foram autorizados a morar. A recusa dos nababos de Bengala, representantes do poder mogol, de autorizar os Europeus a protegerem as suas feitorias ao longo do rio, representou um freio à instalação das Companhias, porque não podiam proteger as suas mercadorias contra a pirataria fluvial. Foi somente nos últimos anos do século XVII, após incursões devastadoras de chefes de guerra locais, que o imperador Aurengzeb autorizou a construção de fortificações básicas para a protecção dos estabelecimentos europeus⁴⁶.

Logo na década de 1630, Bandel voltou a ser um porto comercial activo e desenvolveu-se o convento agostinho que iria permanecer o centro religioso católico de Bengala até finais do século XVIII, o lugar dos grandes casamentos, peregrinações e funerais dos « Portugueses » do Padroado. Mas a queda de São Tomé e de Malaca provocaram o rápido declínio comercial do Bandel português logo a partir da década de 1660.

Logo depois do massacre de Hugli, os Holandeses, que frequentavam a região desde 1625, tinham conseguido autorização para se instalarem em Chinsura, a poucos quilómetros do porto português. Ali acolheram logo nesse ano um núcleo de refugiados portugueses. Mas até à década de 1680 constata-se uma tensão entre as autoridades de Goa e Chinsura porque os Holandeses tentavam controlar a exportação do salitre de Bengala⁴⁷.

No final do século, o governo do Estado da Índia renunciou a armar fragatas para o comércio da costa oriental da Índia. Eram os « Portugueses » da costa que armavam irregularmente embarcações para Goa. Em Bengala, a instalação dos Europeus ia progredindo. A *Vereenigde Oostindische Compagnie* acabava de comprar ao imperador Aurangzeb concessões para construir feitorias subalternas em Cassimbazar (principal centro de produção de seda) Patna (salitre e ópio), Dacca e Balasore, mais a sul. Chinsura substituiu Hugli como centro mais dinâmico do comércio marítimo de Bengala. Foi também o primeiro núcleo urbano organizado, com uma cidade branca construída o longo do

⁴⁴ J. J. A. Campos, *op. cit.* p. 50-55.

⁴⁵ Em 1665, Bandel contava 6000 moradores cristãos, entre convertidos, desertores... e missionários. J. E. de Souza Velloso, « Notícia Histórica acerca da feitoria de Bandel de Ugoly (Hoogly) », In *O Oriente português, Revista da Comissão arqueológica da Índia Portuguesa*, Nova Goa, Imprensa Nacional, Vol III, 1906, p. 38-48 e 129-134.

⁴⁶ As fortificações de Chinsura foram destruídas por ordem do governo de Calcuta quando a coroa britânica comprou este estabelecimento aos Holandeses em 1827. As fortificações de Chandernagor foram destruídas pelas tropas de *East India Company* em 1757, durante a guerra de Sete Anos. Dirom Gray Crawford, *A brief history of the Hugli district*, Calcutta, Bengal Secretariat Press, 1902, p. 27.

⁴⁷ O salitre era utilizado na casa da pólvora de Goa e também exportado para Lisboa. State Archives of Goa, *Reis Vizinhos*, vol. 2, In *Boletim da FilMOTECA Ultramarina*, *op. cit.*, vol. 2, p. 20.

rio, e composta de casas de pedra, com jardins. Além dos funcionários da companhia holandesa, para ali vieram rapidamente residir famílias arménias e « portuguesas » ligadas aos negócios da V.O.C.

Em 1670, o nababo de Bengala recusou aos Franceses um primeiro pedido de instalação em Chandernagor, a 9 km de Chinsura, na década de 1670. Aurengzeb cedeu Chandernagor e a a autorização de construir uma feitoria em Cassimbazar em 1690⁴⁸. Nesse mesmo ano a *East India Company* conseguiu também a compra da aldeia de Calcuta, ponto mais abaixo no rio Hoogly, e mais próximo do mar⁴⁹.

A instalação dos Carvalho em Chinsura coindiu portanto com a fase de instalação destas companhias. Por falta de experiência, de redes e de crédito para as encomendas locais, tanto no Coromandel como em Bengala, os directores locais dos estabelecimentos europeus associavam-se com negociantes como João de Carvalho e Moura e Luis de Medeiros afim de poderem adquirir as carregações necessárias para os navios que vinham da Europa. Os lucros destes primeiros grandes contratos permitiram a um punhado de comerciantes portugueses e descendentes adquirirem pequenas frotas de embarcações de porte médio e enriquecerem na cabotagem regional.

Não subsistiram rastros escritos sobre as actividades comerciais dos Carvalho em Chinsura. A única informação acessível sobre João Carvalho de Moura encontra-se na certidão de casamento da filha mais velha Antónia, de 1708⁵⁰. Por ele sabemos o seu nome completo, a sua actividade profissional (*marchand particulier*⁵¹), o seu local de residência (Chinsura) e que já tinha falecido. Nos mesmos arquivos, localizamos seis filhos vivos, todos nascidos em Chinsura. O filho mais velho herdou os apelidos completos do pai: João Carvalho de Moura. A filha Antónia também assinou Carvalho de Moura no seu acto de casamento em 1708. Mas após esta data, o apelido de Moura desapareceu no conjunto dos documentos localizados. Supomos que talvez fosse uma referência ao local de origem da família em Portugal ou que fosse um dos pseudónimos utilizados pelo pai para não ser localizado pela inquisição goesa.

De facto, a escolha de Chinsura mostra também a preocupação de residir num lugar afastado de Goa e sob soberania holandesa. Quando logo após a sua morte, a viúva e os filhos passaram para a nova cidade de Chandernagor, então em plena construção, também se encontraram em segurança porque a paróquia de Saint-Louis estava a cargo dos jesuítas e capuchos das Missões Estrangeiras de Paris e não dos missionários do Padroado.

⁴⁸ A. Martineau, Henri Froidevaux, *Histoire des colonies françaises, Paris, Librairie Plon, 1932, Tome V, p.67.*

⁴⁹ Com excepção de Calcuta, os outros portos estavam melhor protegidos dos temporais, mas não tinham disposições naturais para receber navios de grande porte. Até à década de 1730, as companhias obtiveram concessões para instalar os seus pequenos arsenais no estuário do rio Hoogly, em Fulda (holandeses) e em Balasor (franceses). A partir da década de 1780, a quase totalidade dos navios que vinham a Bengala, passaram a ancorar em Calcuta. Claude Lutaud, *Le premier développement de Calcutta, des origines au début du XIXe siècle*, Doctorat, Université Paris I, 1983.

⁵⁰ Archives Nationales d'Outre-Mer, Aix-en-Provence, *Etat Civil, Chandernagor, 1709.*

⁵¹ *Free merchant* na terminologia britânica da *East India Company*. Estas categorias profissionais correspondiam a armadores associados ao comércio das companhias, mas que não eram funcionários. Eram chamados « interlopes », quando trabalhavam nos portos das companhias sem autorização.



Mapa nº 2 – Localização de Bandel, Hoogly, Chinsura, Chandernagor e Satgaon no Rio Hoogly, Séc. XVIII. Maquette realizada para o Museu do Instituto de Chandernagor. Foto de E. Carreira, 2009.

Supomos que as actividades de João Carvalho de Moura em Chinsura estavam ligadas ao comércio com Malaca e Manila. De facto, ele casou-se, por volta de 1678, com Maria Jorge Moreira. Nada sabemos também da família Moreira, a qual não é citada nem no pequeno grupo mercantil de São Tomé/Madrasta, nem por J.J.A. Campos em Bengala. Mas no arquivo paroquial de Chandernagor, aparece um André Moreira (1702-1765), talvez sobrinho de Maria Jorge⁵². A esposa deste André nasceu em 1699 em Malaca. Encontramos, num estudo do Padre Manuel Teixeira sobre as missões portuguesas de Malaca, a indicação de que na igreja protestante de Cristo, construída pelos Holandeses em 1741, existiam umas lápides mais antigas que vinham da antiga igreja portuguesa da Anunciada. Numa dessas lápides (sem data) ainda se podia ler *Lopes damorera (Lopes d'Amoreira)* e seus herdeiros⁵³. Com muita probabilidade, os Moreira eram descendentes

⁵² A família Moreira possuía um jazigo nessa igreja da Saint-Louis, mas nada subsiste porque ela foi destruída em 1757 pelos Ingleses. Mas ainda existia no século XIX uma *Rue Moreira* em Chandernagor.

⁵³ Mons. Manuel Teixeira, *The Portuguese missions in Malacca and Singapore (1511-1958)*, vol. 2, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1987, p. 231; Antony Disney, « Malacca in the era of Viceroy Linhares (1629-1635) », In *The making of the Luso-Asian World, Intricacies of Engagement*, ed. Laura Jarnagin, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2011, p. 48-66.

de Portugueses de Malaca, que ali haviam permanecido após a expulsão dos portugueses e que se encontravam integrados no comércio marítimo holandês entre Malaca e Chinsura. Em contrapartida temos a certeza de que os Moreira eram mestiços e não asiáticos convertidos,⁵⁴ porque foram admitidos como paroquianos na igreja de Saint-Louis de Chandernagor, exclusivamente destinada aos *cristsãos europeus* (denominação que incluía os mestiços).

O rico casamento de Antónia em 1708 mostra que o casal João Carvalho/Maria Jorge Moreira dispunha de uma fortuna consequente⁵⁵ et que estavam associados aos negócios da família Medeiros de Madrasta. De facto, o casamento foi organizado pouco após a morte de João Carvalho de Moura e o seu genro (Antony Coyle Barneval) continuou os armamentos, já secundado pelo filho mais velho (João Carvalho de Moura), que, provavelmente, era ainda menor.

A transferência de várias famílias mercantes “portuguesas” de Hugli e Chinsura para Chandernagor é atestada nas três primeiras décadas do século XVIII⁵⁶. A cidade também era bem construída, católica e os Franceses estavam em paz com Goa. Essa situação facilitava certamente a obtenção de passaportes de navegação portugueses (obrigatórios para as viagens de Manila) passados pelos priores do convento de Hugli⁵⁷.

Pouco depois da filha, Maria Jorge Moreira casou-se também em segundas núpcias com Jean Samuel de Labat, membro do conselho directivo de Chandernagor, e que foi por duas vezes governador dos estabelecimentos franceses de Bengala (1707 e 1717/1723)⁵⁸. A fortuna dos Carvalho certamente terá contribuído para favorecer a carreira de Labat. Mas acrescentou sobretudo a *Compagnie des Indes* (após a *V.O.C.* e a *East India Company*) à rede dos clientes e sócios da jovem fratria Carvalho. Jean Samuel de Labat faleceu a 24 de março de 1723 aos 49 anos e a esposa a 4 de maio de 1724 com 45 anos. Aos 6 filhos « portugueses » vieram acrescentar-se quatro filhos franceses⁵⁹. Esta numerosa fratria e seus conjugues irá trabalhar em associação até à década de 1750.

⁵⁴ A *Compagnie des Indes* proibia geralmente os casamentos entre Europeus residentes (funcionários ou particulares) e mulheres nativas cristãs conversas, pelo menos na primeira geração. A população dos Topazes (de Topi-chapeu) conservava um estatuto subalterno, inclusive nas missões. Os jovens funcionários europeus das companhias procuraram casamentos com filhas de famílias mestiças abastadas. Até ao final do século XVIII, na Índia francesa, os europeus católicos e protestantes, assim como os mestiços, partilharam as igrejas dos « bairros brancos ». A comunidade arménia, apesar de cristã, formava um grupo endogâmico. J. J. A. Campos, *op. cit.* p. 172, 185; Monique Dussolin, *Etude d'un groupe social : les Européens à Chandernagore dans la première moitié du XVIIIe siècle*, Tese de Doutoramento, Paris VII, 1971.

⁵⁵ As testemunhas do casamento foram os membros do Conselho governativo de Chandernagor : François de Flacour (director de Chandernagor), Jean Samuel de Labat, Antoine Martin. Antony Barneval era filho de Eugène Coyle Barneval, cavaleiro e membro da pequena nobreza católica irlandesa.

⁵⁶ A.N.O.M., *Correspondance Inde C2*, Vol. 62, fl 22v.

⁵⁷ A.B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental*, Tomo I, Parte II, Vol. III, 1709-1719, p. 183.

⁵⁸ *Revue française d'histoire d'outre-mer*, Paris, S.H.O.M., Volume 8, 1920, p. 82.

⁵⁹ A.N.O.M., *Chandernagor, Paroisse Saint Louis*, années 1695 à 1699, 1704 à 1707, 1711, 1727- 1732.

II - Na primeira metade do século XVIII: a família como estratégia comercial

*Il n'est pas difficile à une famille aussi puissante et aussi étendue dans cette ville [Chandernagor] que celle des Labat, Guillaudeau et Carvalho qui n'en font qu'une de s'attirer à elle ceux qu'elles veulent par divers moyens d'intérêts ce qu'elle est très en estat de fournir par sa richesse.*⁶⁰

Este extracto (citado por Catherine Manning) de uma carta pessoal de Joseph Dupleix, então governador de Chandernagor (1731-1741), testemunha o funcionamento das redes familiares do comércio marítimo no Antigo Regime tanto na Europa como na Ásia. Nas décadas de 1730 e 1740 os Carvalho e parentes apresentavam-se como o mais vasto consórcio familiar da costa oriental da Índia e uma das maiores fortunas do Oriente.

Essas décadas corresponderam na Índia ao desenvolvimento dos portos franceses e ingleses, que rapidamente se encontraram em situação de rivalidade. As Companhias utilizavam um capital de giro na Europa para mandar anualmente frotas mercantes a Madrastra e Pondichéry. O abastecimento destes navios de carreira ficava a cargo de armamentos de cabotagem regional organizados em geral por grupos de investidores privados, nos quais entravam os próprios funcionários das companhias. Na primeira metade do século XVIII, estas frotas, compostas de navios de tipo asiático, mantiveram as rotas marítimas do século XVII.

Comercialmente, a maior dificuldade era encontrar a mercadoria mais adequada para as transações na Índia e na China, onde as espécies metálicas tinham preferência absoluta. Isso explica o papel essencial de Sevilha, Cádiz, e Manila no fornecimento da prata necessária à compra das carregarções indianas destinadas à Europa. Também foi um período de intensa prospecção dos mercados asiáticos tradicionais (golfo pérsico, mar Vermelho, China.....) para diversificar as carregarções destinadas aos mercados europeus.

A década de 1730 caracterizou-se também por uma intensa actividade diplomática com os subabias que afirmavam pouco a pouco a sua autonomia em relação ao império Mogol. A ocupação de Delhi por Nadir Shah em 1739 marcou o fim da preponderância da dinastia. Essa situação desencadeou na Índia, nas décadas de 1740 e 1750 uma multiplicação dos conflitos continentais entre potentados regionais. Pela primeira vez, os Europeus decidiram intervir apoiando um ou outro partido, no intuito de desenvolver negócios com os futuros vencedores. Foi a actividade bancária que mais cresceu porque os empréstimos permitiam financiar as guerras. Essa actividade lucrativa foi dominada por grandes famílias hindus e pelas sociedades mercantis que dominavam a navegação comercial entre Coromandel e Manila. Luis de Medeiros, em sociedade com a fratria Carvalho, representaram o principal consórcio cristão nesta área. Dinâmicos e empreendedores, exploram todos os mercados e todos os modos de negociar e de funcionar.

Além de Madrastra, foi sobretudo Bengala que continuou a representar o centro de actividades desta segunda geração. Antes da emergência dos negócios franceses, os

⁶⁰ Catherine Manning, *op.cit.*, p. 121.

Carvalho e Medeiros trabalhavam quase exclusivamente a partir de Madrasta, na rota de Manila, onde mandavam anualmente um a dois navios nas cinco primeiras décadas do século XVIII. Juntavam a cabotagem regional à costeira, com o triângulo Coromandel/Bengala/Manila. Chandernagor conheceu um impulso considerável após a chegada de Joseph Dupleix em 1731. Ele transformou em poucos anos este modesto porto no principal centro de comércio marítimo de Bengala⁶¹. Durante uma década este governador adquiriu por conta própria uma frota importante de navios, que armava em associação com os grandes investidores da região. Os Carvalho e parentes contavam entre os seus principais parceiros no armamento de quatro a cinco navios que anualmente deixavam Bengala, rumo ao mar Vermelho, ao golfo Pérsico, ao Guzerate, às Maldivas e também a Manila e à China. A partir da década de 1740, Calcutá alcançou e ultrapassou Chandernagor. Entraram nessa época os negociantes privados britânicos de Bengala nos armamentos da fratria Carvalho. Estes investiam os lucros em empréstimos aos governadores indianos e aos governos europeus da costa. O giro dos negócios e o controle das frotas exigia um número importante de pequenos e grandes sócios de confiança. Apesar da presença de Dupleix e alguns outros investidores ocasionais, de maneira global, todas as funções eram exercidas por membros da família.

Isso explica por que as escolhas matrimoniais foram um investimento pensado com o mesmo rigor que as associações com outros armadores. Maria Jorge Moreira foi a iniciadora das 3 orientações estratégicas em que iria assentar o extraordinário sucesso das quatro gerações que lhe sucederam:

- A identificação exclusiva com o grupo social europeu e proximidade dos grupos de poder das companhias;
- Os casamentos negociados (base da futura vasta rede que trabalhou para a fortuna comum);
- O cosmopolitismo (casamentos e negócios abertos às nacionalidades mais dinâmicas).

Dos dois matrimónios e 15 partos de Maria Jorge Moreira sobreviveram 10 filhos⁶². Não foi uma situação familiar excepcional em termos de nascimentos, mas de sobreviventes. De facto, a mortalidade infantil era esmagadora em geral e mais particularmente na região de Bengala. Na realidade, a verdadeira mutação, após o desaparecimento do poder português na costa oriental da Índia, foi a chegada de um grupo activo de jovens cristãos-novos no século XVII, seguido depois por alguns milhares de funcionários das Companhias europeias. Jovens, solteiros, protestantes em grande parte no que diz respeito aos Franceses, por vezes filhos mais novos de casas nobres das cidades portuárias da Europa

⁶¹ Joseph François Dupleix (1697-1763) chegou a Pondichéry em 1722 com apenas 25 anos, mas já com o título de Conselheiro da *Compagnie* em Pondichéry (família poderosa na França). Foi encarregado da ligação com o governo de Madrasta e fez uma viagem à China (passou por Macau) em 1725. Foi governador de Chandernagor e depois da Índia francesa. Foi destituído em 1754. Alfred Martineau, *Dupleix et l'Inde Française, 1722-1749*, Paris, Champion, 1920; Marc Vigié, *Dupleix*, Paris, Fayard, 1993.

⁶² Cf A.N.O.M., *Etat Civil, Chandernagore*, Paroisse Saint-Louis.

atlântica, à procura de estatuto social e profissional, todos se depararam, ao chegar à Índia, com os modestos salários oferecidos pelas companhias. O enriquecimento provinha exclusivamente do comércio marítimo. A solução era então de contrair um rico casamento no seio de uma família de descendentes, que tivesse já uma rede de sócios constituída. Quase todos os futuros conselheiros, directores e governadores da Índia francesa e inglesa passaram por essa escolha ao chegar à Índia, e construíram depois a maioria da sua carreira na Índia. O apoio das alianças familiares fez e desfez o acesso às grandes responsabilidades políticas, administrativas e até militares. Logo na segunda geração, os Carvalho acederam aos melhores contratos do Oriente graças a laços de parentesco sem falhas.

Antes de falecer em 1724, Maria Jorge Moreira investiu boa parte da sua fortuna no dote de casamento das duas filhas « portuguesas », assim que estas atingiram a idade de contrair matrimónio (16 a 18 anos). Antónia casou em 1708 com um irlandês ligado à *East India Company* e Joana em 1719 com um jovem funcionário francês da *Compagnie des Indes*.

O casamento de **Antónia Carvalho** com Antony Barneval consolidou a associação com os negociantes de Madrastra e permitiu a introdução do clá em Calcuta, onde o casal se instalou depois das núpcias e até ao início da década de 1720. Ali nasceram os quatro filhos, tendo sobrevivido dois. Os que faleceram crianças foram sepultados na igreja portuguesa de Calcuta, o que mostra a ligação do casal Barneval com a rede missionária do Patriarcado de Goa. A sua irmã **Joana Carvalho** (1701-1762) casou com Guillaume Guillaudeu de la Largère (1691-1754), natural da Bretanha (Nantes). Foi durante várias décadas, com o seu irmão Hyacinte († 1765) membro do Conselho de Chandernagor. Após Samuel de Labat, Guillaudeu foi o segundo governador de Chandernagor directamente aparentado aos Carvalho (em 1729⁶³). Ele foi também o vice-governador de Duplex entre 1736 e 1742⁶⁴, e um dos mediadores mais activos na sua associação privada com os Carvalho. Viajava regularmente para as feitorias subalternas (Patna, Cassimbazar..) para controlar as compras de mercadorias (têxteis e salitre...) destinadas ao abastecimento dos navios da *Compagnie des Indes*, que começaram nesta época a vir directamente a Chandernagor e não somente a Pondichéry.

Existiam mais três filhas francesas nesta fratria: as meias irmãs Labat⁶⁵. Eram ainda crianças quando Maria Jorge Moreira faleceu e ficaram sob a tutela do irmão mais velho da fratria e herdeiro dos negócios: João Carvalho de Moura. Seguindo a tradição, a mais velha foi a mais bem dotada, talvez até a única dotada. Mas a escolha dos três maridos das irmãs Labat apresenta vários pontos de convergência: eram todos jovens franceses de pequena nobreza, protestantes, e sem posses pessoais quando chegaram na Índia.

⁶³ R. P. H. Hosten, « Les registres de l'église de Chandernagor (1690-1818) » In *Revue Historique de l'Inde française*, Pondichéry, Société de l'Histoire de l'Inde française, 1919. Vol. III, p. 120.

⁶⁴ Os Guillaudeu, a família mais rica de Chandernagor na década de 1740, tiveram três filhos, os quais faleceram todos antes de chegar à idade adulta. Joana Carvalho, viúva em 1754, perdeu todos os bens do casal com a destruição de Chandernagor em 1757. Refugiou-se em Serampor, estabelecimento holandês antes de regressar a Chandernagor, onde faleceu em 1762. R. P.H. Hoster, *op. cit.* p. 120. A.N.O.M., *Etat Civil, Chandernagore*, Paroisse Saint-Louis.

⁶⁵ A.N.O.M., *DPPC NOT – Inde 3*, Notariat de Chandernagor.

Sobretudo, eram todos oriundos dos portos da costa atlântica francesa e todos possuíam uma boa experiência de oficiais de marinha. Foram eles, nas décadas de 1720 e 1730, que comandaram a maioria dos navios armados pelos cunhados Carvalho. O partido escolhido em 1726 para **Catherine de Labat** (1711-1745) pertencia também a uma família do Conselho de Chandernagor. Era um dos filhos de François de la Bouexière de Boisrolland⁶⁶, sucessor de Samuel de Labat no governo de Chandernagor. Este comportamento endogâmico das famílias ligadas às direcções dos estabelecimentos franceses foi aliás patente em todos os estabelecimentos da Índia no século XVIII⁶⁷. O noivo, Guy de la Bouexière (1702-1748), armava navios em sociedade com seu irmão Louis e tinha experiência da navegação. Comandou vários navios de Dupleix e do seu cunhado Alexandre Carvalho durante toda a década de 1730. Especializou-se na rota de Bassora e Jeddah e mais particularmente no ramo de negócio do café, que já tinha sido também uma das especialidades de Samuel de Labat⁶⁸. Catarina e o marido compraram em 1741 a grande casa de Dupleix quando este regressou com a família a Pondichéry para assumir o governo da Índia⁶⁹. Após a saída de Dupleix, Boisrolland tornou-se membro do conselho directivo de Chandernagor e dirigiu o arsenal desta cidade⁷⁰.

A irmã de Catherine, **Marie Labat**, casou-se em 1729 com o Bretão Jacques Berne, que chegara da Europa no ano anterior. A terceira irmã, **Jeanne Labat** (1714-1756), casou-se em 1736 com Jean de Louche⁷¹, da pequena nobreza da província de Bordéus (ilha d'Oléron). Os dois trabalharam também nas décadas de 1730 e 1740 para os irmãos Carvalho e por conta de Dupleix. Após a dissolução da sociedade, Jacques Berne continuou ao serviço de Dupleix na década de 1740. Jean de Louche parece ter tido mais dificuldades de sobrevivência e trabalhou alguns anos para a marinha de guerra de Goa⁷².

Aparentemente, Maria Jorge Moreira e a filha Antónia também se dedicaram aos negócios e herdaram de seus dois maridos sucessivos. De facto, após o falecimento d'Anthony Barneval em 1725, Antónia casou-se em segundas núpcias com Luis de Medeiros e mudou-se para Madrastra com os dois filhos, deixando os negócios de Calcutá aos cuidados dos irmãos João e Domingos.

Dos quatro irmãos Carvalho, os dois mais velhos não chegaram a casar porque pagaram um pesado tributo à construção da fortuna familiar. O mais velho, **João Carvalho de Moura**, desapareceu dos arquivos logo em 1733, provavelmente vítima de um naufrágio ou acidente marítimo. Foi substituído nas viagens marítimas por **Domingos**

⁶⁶ Aielendra Nath Sen, *Chandernagore: From Bondage to Freedom, 1900-1955*, Delhi, Primus Books, 2012.

⁶⁷ Ernestine Carreira, « Outpost of trade and Peripheral settlements: the Catholics of Surat from the seventeenth to nineteenth century », In *Globalizing Goa (1660-1820), Change and exchange in a former capital of empire*, Panaji, Goa 1556, 2014.

⁶⁸ *Revue Historique de l'Inde Française*, Volume 3, Pondichéry, Société d'histoire de l'Inde française, 1919; Alfred Martineau, *Correspondance du Conseil supérieur de Pondichéry et de la Compagnie*, Tome II, 1736-1738, p. 236-238.

⁶⁹ A.N.O.M., *Notariat de Chandernagor*, DPPC Not – Inde 3.

⁷⁰ A.N.O.M., *Correspondance Inde Comptoirs A 91*, fl 19v.

⁷¹ A.N.O.M., *85 MIOM*, 20/10/1736.

⁷² J. A. Ismael Gracias, *Catálogo do assentamento da gente de guerra que veio do reino para a Índia desde 1731 até 1811*, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1893, p.12.

Carvalho, que também pereceu num naufrágio no golfo de Bengala 1737. Domingos parece ter sido, de toda a fratria, o que mais navegou e se empenhou no comércio marítimo, mas também o menos hábil para os negócios, com investimentos e empréstimos por vezes malogrados.

Na fratria, os mais ricos e influentes na época, foram, para além de **Antónia, Francisco** (1705?-†anos 1770) e **Alexandre Carvalho** (1707-1763). Herdeiros do falecido irmão João de Carvalho de Moura a partir de 1733, eles continuaram associados com a irmã Antónia e o cunhado Luis de Medeiros. Este já estava idoso e não tinha descendência. Foram João, Francisco e depois Alexandre que o substituíram como sobrecargas nas viagens dos seus navios a Manila. Luis de Medeiros foi até ao início da década de 1740 um dos homens mais influentes e o maior banqueiro da capital da Índia inglesa⁷³. Foi justamente nessa década que os seus dois jovens cunhados Francisco e Alexandre construíram a sua enorme fortuna. Eles casaram também por volta de 1738 com duas irmãs, filhas do médico francês Jean-Baptiste de Saint-Hilaire e de Catarina Teixeira. As duas tinham nascido e sido educadas em Madrastra. As irmãs Saint-Hilaire, acreditando nas listas estabelecidas anualmente pela companhia dos habitantes de Madrastra, entravam no grupo restrito (apenas meia dúzia) de meninas « europeias » solteiras da capital da Índia inglesa, e eram célebres em toda a costa da Índia pela sua beleza. A preferência dada por Saint Hilaire a genros mestiços e não a jovens nobres ingleses ou franceses testemunha a riqueza e influência da família Carvalho e seus parentes em Madrastra. Para Alexandre e Francisco, a rede de contactos do sogro Saint Hilaire nas cortes indianas da costa do Coromandel permitiu também diversificar as actividades e investir os benefícios do negócio marítimo nas transacções financeiras continentais (empréstimos a juro). Aparentemente, o relacionamento do sogro com as autoridades de Goa também levou o vice-rei Marquês de Távora a utilizar os serviços de Alexandre para a correspondência discreta com o bispado de São Tomé. Supomos que Alexandre talvez terá recebido por essa época a ordem de Cristo de Goa, mas não localizámos por enquanto nenhum documento comprovativo.

Após as núpcias, os dois irmãos instalaram-se em Madrastra em casas opulentas⁷⁴. Mas, no início da década de 1740, os armamentos para Manila deixaram de produzir a rentabilidade habitual em razão da concorrência entre nações. Alexandre Carvalho e Anne de Saint-Hilaire instalaram então sua residência principal em Calcutá, onde mandaram construir uma das mais luxuosas casas da cidade. Deslocavam-se (por via fluvial) regulamente a Chandernagor para as grandes cerimónias de família. Quando Anne de Saint-Hilaire (1707-1747) faleceu com apenas 30 anos, Alexandre, com os seis

⁷³ Segundo James Cotton, no epitáfio da sua primeira esposa, Cristina Rodrigues Barreto, falecida a 26 de Maio de 1728 e sepultada na catedral de São Tomé, indica-se que o marido, identificado como « Luis de Medeiros Barreto Lusitani » era um dos banqueiros da East India Company em Madrastra, que lhe devia ainda em 1745 a enorme quantia de 15.000 pagodes a 8% de juros anuais.

⁷⁴ Henri Davidson Love, *op. cit.*, p. 236. Alexandre alugou a casa da esposa de um antigo governador de Madrastra. Henri Davidson Love, *op. cit.*, p. 236.



Foto nº 1 – Balas de Canhão inglesas disparadas em 1757 na destruição de Chandernagor. Maquete realizada para o Museu do Instituto de Chandernagor. Foto de E. Carreira, 2009.

filhos menores para educar, abandonou o negócio marítimo e investiu na compra de propriedades agrícolas⁷⁵ e de terrenos urbanos em Calcutá.

Francisco Carvalho e sua esposa Marie de Saint-Hilaire (1713-1791) continuaram a residir em Madrastra onde também lhe nasceram pelo menos seis filhos. Francisco começara as viagens para Manilha ainda bastante jovem, em 1729⁷⁶. Era sobrecarga e investidor, as funções mais rentáveis. Continuou esta rota até à década de 1750. Reinvestia o produto do negócio marítimo na aquisição de imóveis urbanos. Segundo Catherine Manning, a partir dos anos 1740, os armamentos « portugueses » da Índia para Manila declinaram porque estes perderam os privilégios de que beneficiavam anteriormente (direitos alfandegários idênticos aos dos negociantes particulares britânicos nas alfândegas de Madrastra). Nas viagens a Manila, passaram então a ser substituídos por armadores arménios e tamouls. Tratava-se, segundo ela, para as autoridades inglesas de eliminar a concorrência das casas de negócio « portuguesas » como as de Luis de Medeiros ou Francisco Carvalho⁷⁷. Mas, para além da rivalidade comercial podemos também pensar

⁷⁵ Philippe Haudrère, *op. cit.* p. 822.

⁷⁶ Michel Gaudart, Lucien Jean Bord, *Dictionnaire généalogique des familles de l'Inde française*, La chapelle Saint Ursin, L.J. Bord, 1984, p. 69.

⁷⁷ Catherine Manning, *op. cit.*, p. 227.

que as autoridades começavam sobretudo a ficar incomodadas com a enorme dívida que tinham vindo a acumular em relação a este grupo socioprofissional « português », ao qual pagavam juros elevadíssimos.

Por outro lado, por estratégia social ou influência dos conjugues, Antónia, Alexandre e Francisco optaram também pela afirmação do seu catolicismo, e ficaram todos estreitamente ligados à Catedral de São Tomé⁷⁸. Luis de Medeiros fez importantes doações aos capuchinhos franceses de Madrasta, aos quais confiou também a igreja construída pelo seu pai (Descansão) cristão novo, mas já foi sepultado na catedral nobre de São Tomé. Financiou também por testamento a construção de um orfanato católico dependente do Padroado.

III - Fortunas do Mar e Tempos de Guerra

A enorme fortuna acumulada pelos Carvalho e parentes levou cerca de 30 anos para se construir e outros tantos para se desintegrar. O declínio não foi devido a comportamentos e estratégias familiares erradas, mas ao fenómeno de globalização dos conflitos europeus, que se verificou logo na década de 1740. Até à guerra de sucessão de Espanha, acabada em 1712, as nações europeias haviam mantido na Índia um certo pacto de neutralidade. A guerra de sucessão de Áustria (1740-1748) viu pela primeira vez os conflitos habitualmente limitados ao Atlântico alastrarem-se aos mares da Ásia. A situação agravou-se por causa da rivalidade entre os governos francês e inglês na Índia. E muito mais ainda porque os próprios governadores franceses não se entendiam. Mahé de la Bourdonnais, governador das Mascarenhas, e Joseph Dupleix, governador da Índia lutavam desde o início da década de 1740 para alargar suas áreas de influência comercial. Dupleix era um político e um estrategista. La Bourdonnais agia mais como marinheiro e chefe de guerra.

Em 1746, La Bourdonnais recebeu em Port-Louis uma esquadra de guerra francesa mandada em apoio aos territórios do Índico após o ataque inglês na América francesa (ocupação de Louisbourg no Canadá em 1745). La Bourdonnais, sem avisar Dupleix, tomou o comando desta armada, dirigiu-se para Madrasta, então capital da Índia inglesa, bloqueou a cidade, antes de ocupá-la militarmente e de exigir um enorme resgate. Dupleix aconselhou destruir Madrasta porque receava as reacções do governo local caso ela viesse a ser devolvida aos Britânicos. Mas Labourdonnais levou somente em consideração o lucro financeiro da expedição.

Na cidade cercada e depois ocupada, a situação foi caótica. Antónia de Carvalho fugiu para a sua residência de Pulicat com sua filha Catherine e seu idoso marido Luis de

⁷⁸ Marie de Saint-Hilaire, esposa de Francisco Carvalho e a mãe, Catarina Teixeira (cujo primeiro marido foi Jean-Baptiste de Saint Hilaire), as duas falecidas em 1791, foram sepultadas na catedral de São Tomé. Antónia Carvalho e seu marido Luis de Medeiros encomendaram em 1729 aos Teatinos de Goa um século de missas por alma do defunto Anthony Barneval, antigo sócio de Luis e primeiro marido de Antónia. O casal doou 4200 xerafins (*ashrafis*) aos religiosos para esta encomenda. Cf. “Bens pensionados de Goa, capelas e pensões do Convento de São Caetano”, In *Revista Oriente Português*, *op. cit.*, vol.16, 1919, p. 242.

Medeiros, o qual faleceu pouco depois. O governador de Madrasta reuniu os negociantes e armadores privados mais abastados (sobretudo armênios e « portugueses ») e exigiu que eles pagassem a maior parte do resgate exigido pelos Franceses. Francis Barneval (filho de Antónia), Quentin de la Métrie (genro de Antónia) e Francisco Carvalho entraram pela força no grupo dos pagadores. Além da perda financeira, os três encontraram-se rapidamente encurralados entre suas boas relações com os Franceses (Dupleix) e os seus bens em Madrasta.

Para sua infelicidade, logo em 1747 La Bourdonnais foi obrigado a regressar com a frota a Port-Louis (ilha Maurícia) porque ela havia sido danificada por um grande temporal e não a podia consertar em Madrasta⁷⁹. Em 1748, quando se assinou a paz na Europa, a Companhia não aceitou a sugestão de Dupleix de ceder Louisbourg e guardar Madrasta. Decidiu-se exactamente o contrário. Assim que as tropas terrestres francesas que ocupavam Madrasta regressaram a Pondichéry, as tropas inglesas de Madrasta tentaram um cerco contra Pondichéry, provocando uma onda de pânico na capital francesa. Em 1749 chegou enfim a esquadra da almirante Boscawen para reconstruir e melhorar as defesas de Madrasta. Para proteger o acesso terrestre, Boscawen começou por anexar São Tomé, cujo monte lhe parecia um espaço de observação perigoso, tanto mais que Dupleix havia negociado com o nababo do Carnatic a cessão de São Tomé aos Franceses em 1747. Ordenou também a expropriação de todas as casas a leste da cidade, a zona residencial rica onde os Medeiros e os Carvalho possuíam residências. Estas foram, em parte, destruídas para erigir novas fortificações ou reutilizadas para alojar membros do governo. Para estas obras, as autoridades inglesas impuseram aos habitantes mais ricos um empréstimo obrigatório. Uma das mais penalizadas foi Antónia Carvalho, a quem a cidade já devia imenso dinheiro (herança dos empréstimos do defunto marido Luis de Medeiros). Na cidade branca, os capuchinhos franceses foram expulsos e a sua igreja (Santo André) destruída. Todos os moradores não britânicos foram expulsos de fort Saint-David, o que representou na Índia, a primeira de uma longa série de decisões discriminatórias contra as elites mestiças portuguesas e armênias. Foi decretada uma excepção para Luis de Medeiros, autorizado a permanecer em Fort Saint George, em razão dos serviços prestados no passado à *East India Company* (e das somas que lhe eram devidas!), mas Luis de Medeiros tinha falecido em 1746.

Em 1749, o governo de Madrasta estabeleceu uma pequena lista de seis habitantes ricos e não Ingleses, os quais foram acusados de colaboração com o inimigo. Entre eles, três pertenciam à extensa família Carvalho: o « português » Francisco Carvalho, o irlandês Francis Barneval e o francês Quentin de la Métrie. O primeiro havia-se refugiado com a família em Pondichéry logo no início da guerra, o segundo era casado com a enteada de Dupleix, e o terceiro, que era oficial de marinha, havia colaborado com La Bourdonnais durante a ocupação. Com excepção de La Métrie que foi obrigado em 1751 a mudar-se para Pondichéry com a esposa, os dois outros protestaram durante anos da sua inocência e recusaram abandonar seus bens em Madrasta. Francis Barneval viajou para Londres onde defendeu a sua causa e foi inocentado. Mas quando regressou a Madrasta não

⁷⁹ Philippe Haudrère, *La Bourdonnais, Marin et aventurier*, Paris, Desjonquères, 1992, p.162.

conseguiu reaver as grandes somas de dinheiro devidas ao seu defunto padrasto (Luis de Medeiros) e à sua defunta mãe (Antonia Carvalho) e dos quais era herdeiro. Francisco de Carvalho também regressou a Madrasta mas não teve mais sorte que seu sobrinho Francis⁸⁰. O património confiscado consistia em casas urbanas, mas estas contavam-se entre as mais importantes da cidade⁸¹. Elas acabaram por ser restituídas, mas com a condição expressa que os antigos proprietários as voltassem a vender imediatamente a sujeitos Britânicos. A riquíssima casa e o jardim dos Medeiros na rua St Thomas Street (hoje bairro Chepauk) passaram a ser residência do governador de Madrasta logo em 1753. A sua casa de campo em Triplicane foi também adquirida como casa de veraneio (*Garden House*) do governador. Sabemos que Alexandre Carvalho veio em 1751 a Madras certamente para ajudar o irmão Francisco e tentar salvar os seus bens. Entre as décadas de 1750 e 1770, as actividades destes dois negociantes foram cada vez mais modestas.⁸²

Em 1756, dez anos após a ocupação de Madrasta pelos Franceses, foi a vez de Calcutá, violentamente atacada e pilhada por Siraj al Daulat, o novo governador de Bengala⁸³. Este desastroso evento foi objecto de um célebre relatório redigido por um dos membros do Conselho de Chandernagor, Jean Law de Lauriston, que havia casado no ano anterior com Joana Carvalho, a filha mais velha de Alexandre⁸⁴. A cidade conheceu terríveis momentos de pânico, dezenas de militares britânicos foram executados à vista dos habitantes.... Como nos outros portos europeus do rio Hoogly, as fortificações de Calcutá destinavam-se principalmente à garantir a segurança contra a pilhagem e os ataques locais. Os Europeus viviam sob a protecção militar dos governadores mogóis,

⁸⁰ A correspondência de Dupleix durante a ocupação francesa de Madrasta prova a vontade de neutralidade de Francisco Carvalho e seu sobrinho Francis Barneval. Os Franceses até ameaçaram Barneval e La Métrie de confiscação dos seus bens se não aceitassem passar para Pondichéry durante o cerco. Ainda assim mantiveram a recusa.

Vous traiterez MM Carvalho, Barneval et de la Métrie comme vous le jugerez convenable, la Compagnie seroit trop heureuse, si elle pouvoit tirer du sieur de la Métrie la solde de son compte. Quand à ce qui regarde Barnaval, après que l'on aura fait une juste estimation de ses effets, meubles.... Je vous prie de le lui laisser, j'en tiendrais compte à la Compagnie, suivant l'état qui en sera dressé. Il n'est pas juste que l'alliance qu'il a contractée avec ma femme [casamento de Barneval com a filha de Joana Dupleix] prive la compagnie de ce que le sort des armes lui a acquis. Pour M. Carvalho vous ferez ce qu'il vous plaira. Madame Medeiros m'a écrit une lettre lamentable de Paliacatte [Pulicat]. je crois que l'on doit se ressouvenir des services que son défunt mari à a rendus à la Nation française.

Archives Nationales de France, AN 158 AP2, *Lettres de Dupleix à son gendre, M. Despresmenil, 1746-1758*, carta de 26/09/1746.

Pierre de Gennes, *Mémoire pour le Sieur de la Bourdonnais, avec les pièces justificatives*, Paris, Imprimerie Delaguette, 1751, Vol. 1, p. 313 e vol. 2 p. 212.

⁸¹ Francisco Carvalho morava em Charles Street, Barneval em Choultry Gate Street) e La Métrie possuía casas em St Thomas Street e Middle Gate. Henri Davidson Love, *op. cit.* p. 328.

⁸² Francisco Barneval continuou a participar em armamentos entre 1754 e 1773, quando faleceu. Supomos que trabalhou em sociedade com o tio Francisco, mas não localizámos até agora documentos sobre o final da carreira destes filhos e neto de João de Carvalho de Moura. Henri Davidson Love, *op. cit.* p. 405.

⁸³ Esta nababia de Bengala era subalterna do império mogol, mas desde o saque de Delhi por Nadir Shah (rei de Pérsia) em 1739, o império encontrava-se em processo de desintegração em resultado das ambições dos grandes governadores regionais e da confederação marata.

⁸⁴ Alfred Martineau (prefácio), *Etat politique de l'Inde en 1777 par Law de Lauriston*, Paris, Honoré Champion, 1913.

em troca de pagamento de direitos locais. Não houve outra solução que a de evacuar mulheres e crianças pela via fluvial. Mas, na hora de embarcar, as autoridades tentaram limitar a evacuação às famílias inglesas, o que provocou uma revolta interna das comunidades arménia e « portuguesa ». Estas últimas ameaçaram de abandonar a cidade se não lhes garantissem protecção. O exército britânico acabou por aceitar e as famílias foram levadas para Fulta, pequeno porto holandês, mais próximo do estuário do rio Hoogly. Entre os refugiados encontravam-se duas das filhas de Alexandre. Ele refugiou-se depois em Chandernagor com seus dois filhos mais novos João e Charles, após a pilhagem da cidade, da igreja portuguesa e da sua própria residência. Mas o saque da cidade rendeu pouco porque o porto ainda tinha uma actividade modesta nessa época. Siraj al Daulat decidiu subir o rio com as tropas e impor regate aos portos europeus. Chinsura pagou, Chandernagor pagou com pólvora⁸⁵. Todos os estabelecimentos aceitaram acolher refugiados de Calcutá mas recusaram ajudar os Britânicos contra o nababo. A meados de 1756 chegou Robert Clive com tropas de Madrasta. Em janeiro de 1757, a cidade já estava libertada. Aproveitando as tropas, Clive subiu também o vale do Hoogly, atacou e matou Siraj al Daulat em Plassey, numa batalha que ficou célebre porque abriu aos Britânicos as portas da futura conquista de Bengala.

No outro lado do planeta, na Europa, também havia rebentado em 1756 um conflito que ia durar Sete Anos entre a França e a Grã-Bretanha principalmente, tendo alastrado rapidamente aos outros mares do Globo. Após a guerra de sucessão de Áustria, onde o desastre da ocupação de Madrasta se ficou a dever à lentidão da chegada da notícia à Índia, a *East India Company* desenvolveu um sistema de correio rápido entre Londres e Bombaim, por via do mar Vermelho.

Robert Clive recebeu a notícia em Calcutá várias semanas antes do governador de Chandernagor. Law ainda tentou convencer o governador francês que as tropas Britânicas iam atacar, mas Pierre Renault de Saint Germain (primo de Dupleix) não acreditou. Após a batalha de Plassey, Clive marchou sobre Chandernagor com o seu exército. Saint Germain capitulou quase sem combater. A 13 de Março de 1757, a cidade foi ocupada com uma brutalidade extrema, deixando apenas aos habitantes, e sobretudo às mulheres, a possibilidade de fugirem para Serampor (estabelecimento dinamarquês) e Chinsura. Entre os refugiados encontrava-se Joana Carvalho (esposa de Law), que estava grávida. Chandernagor foi pilhada e completamente arrasada, sendo destruídos tanto os edifícios públicos como a maioria das 126 casas europeias (entre elas, cinco, pelo menos, pertenciam aos irmãos Carvalho e Labat) e indígenas (6500)⁸⁶. Jean Law de Lauriston encontrava-se então em Cassimbazar, feitoria mais acima no rio Hoogly, da qual ele era director. Este porto também foi atacado pelos Britânicos. Especialista de artilharia, Law havia sido formado na melhor escola militar de França. Logo que recebeu a notícia da guerra e depois a da destruição de Chandernagor, organizou a estratégia de defesa. Refugiou-se primeiro na capital de Bengala (Murshidabad) com a tropa da feitoria e alguns foragidos de Chandernagor. Com este grupo de 100 europeus e 60 sipaes, marchou depois

⁸⁵ J.J.A. Campos, *op. cit.* p. 193.

⁸⁶ A.N.O.M., *Correspondance Indes Comptoirs*, C2 88, fl. 164.

para Patna, com a intenção de atingir Lucknow (capital do sultanato de Oudh) onde já estava organizado um corpo armado dirigido por mercenários franceses. Achava que devia manter uma frente de combate em Bengala para dividir as forças britânicas e impedir uma concentração de tropas inimigas em volta de Pondichéry. Contava igualmente com a chegada de uma esquadra real da Europa, em apoio à Índia, só que Dupleix havia sido destituído em 1754 e o seu sucessor, T.A. de Lally-Tollendal, era um grande militar mas desconhecia o contexto indiano. Cumulou erros militares e diplomáticos, não tendo a *Compagnie des Indes* mandado qualquer frota de guerra para o Índico.

Nesse meio tempo, Law sustentou com a sua fortuna e a da dote da esposa, a tropa de resistência. Acabou por entrar ao serviço de Ali Gohor (futuro imperador Shah Alem), filho do Grão mogol Alemguir III, e que seu pai havia nomeado governador de Bengala e de Orissa. Law tentou reorganizar o seu exército regular, mas sem sucesso. Os Ingleses apoiavam um outro nababo auto-proclamado de Bengala. Shah Alem perdeu a batalha de Patna com Jean Law, que comandava então a artilharia do imperador, foi preso em combate com os seus companheiros em Janeiro de 1761. Pouco depois, Pondichéry capitulou após vários meses de cerco e a capital francesa foi também por sua vez totalmente arrasada. A pilhagem e destruição de Pondichéry também acabou, como veremos, com a fortuna das filhas de Francisco Carvalho, ali instaladas e casadas com oficiais do exército francês.

Nos meses que seguiram à sua captura, Jean Law ficou preso em Calcutá, onde teve a oportunidade de simpatizar com o outro grande estratega militar e seu inimigo: Robert Clive. Mas nem Clive nem seu sogro Alexandre Carvalho puderam impedir a sua expulsão da Índia. Em Calcutá, como anteriormente em Madrasta, os engenheiros navais da coroa britânica iniciaram um projecto ambicioso de segurança e fortificação militar da cidade. Começaram por expulsar os “Portugueses” e Arménios da cidade branca. Assim discriminado, Alexandre, tal como seu irmão Francisco dez anos antes em Madrasta, foi obrigado a vender em 1758, por um preço irrisório, a sua residência principal (uma das mais belas casas de Calcutá) ao governador Vansittart. Também foi obrigado a ceder a baixo preço uma série de casas que possuía no espaço onde veio a ser depois construído o Fort William⁸⁷.

Em 1761, Jean Law e a esposa foram embarcados à força para a Europa. Como filha mais velha da fratria e órfã de mãe, Joana certamente ficou encarregada de seu irmão mais novo Charles, o qual embarcou com o casal para a Europa. Alexandre decidiu nesse mesmo ano investir o resto da sua fortuna no casamento de suas duas filhas ainda solteiras com oficiais do exército britânico da Índia, o que as punha a salvo. E retirou-se com o

⁸⁷ C.R. Wilson, *Old Fort William in Bengal, a selection of official document dealing with its history*, London: J. Murray, 1906, p. 161. *Further Report (being the Eighth) from the Committee of Secrecy Appointed by the House of Commons, Assembled at Westminster in the Sixth Session of the Thirteenth Parliament of Great Britain, to Enquire In to the State of the East India Company*, Volume 2, London, T. Evans, 1773, p. 87.

último filho ainda em sua companhia, o jovem João Carvalho, para a sua casa arruinada de Chandernagor, onde veio a falecer em 1763⁸⁸.

IV - Do Comércio ao Poder na Índia: Transferências de Fortuna nas Décadas de 1750 a 1770

As sociedades de armamento, a cabotagem no Índico, a especulação monetária e a perícia na compra de produtos da Índia (diamantes, têxteis, ópio, salitre...), representaram a actividade dominante da família Carvalho e parentes durante três gerações e garantiram-lhes uma posição privilegiada nos portos europeus da Índia. A terceira geração iria situar-se já a meio caminho entre comércio e nobreza militar.

Na Europa de Antigo Regime, apesar dos lucros que acarretava o comércio marítimo, as grandes famílias de negociantes ficavam particularmente atentas à necessidade de mobilidade social, necessária para a perenização dos negócios, mas também para a procura de ascensão social a que a fortuna permitia aceder. As profissões do negócio, mesmo as mais lucrativas como a de sobrecarga ou de comando de navio, continuavam a posicionar-se socialmente abaixo de outras grandes categorias sociais nobilizantes, tais como as carreiras do exército, da administração e da justiça. Apenas no século XIX as elites ligadas à gestão de fundos monetários, bancos ou seguros, ficaram estreitamente ligadas à aristocracia. As sociedades europeias e descendentes dos grandes portos europeus da Índia mostraram-se particularmente sensíveis ao reconhecimento social, necessário até para o crédito local nos negócios, e raramente se afastavam dos padrões sociais europeus em vigor.

Nas grandes sociedades familiares ligadas aos negócios, as firmas eram geralmente transmitidas ao filho mais velho e procurava-se sempre integrar os mais novos em outras áreas profissionais. Os dotes das filhas também eram na Europa um passaporte de acesso à nobreza na geração seguinte. Para as grandes famílias de negociantes com fortuna subir socialmente significava, portanto, sair das profissões mercantis para as rendas terranetentes, sinal distintivo de nobreza. Na Índia inglesa e francesa do século XVIII, esse progresso na escala social foi possível praticamente logo na primeira geração de fortuna. Além do mais, a escassez de senhoras nobres europeias, solteiras ou viúvas, também transformou o matrimónio em máquina de luta pela nobilitação e acesso às funções tradicionalmente reservadas aos reinóis, entre as mais influentes famílias mestiças. Podemos assinalar que essa ambição social representou no século XVIII uma das raras oportunidades de contactos entre as comunidades « portuguesas » do Índico oriental e os governos de Goa. De facto, a « atribuição » de honras nobilizantes como as ordens religiosas (Santiago, Cristo...) representou, logo a partir dos anos 1680, um meio de angariar fundos para o Estado ou simplesmente de melhorar a fortuna dos Vice-reis que as iam distribuindo (os

⁸⁸ Heras Institute Archives, Mumbai, *Braz Fernandes Collection, Monumental inscriptions N°1*, Catholic church and cemeteries of Bengal, Bandora, 1925. p. 9; A.N.O.M., *Etat Civil de Chandernagor*, Paroisse Saint-Louis.

requerentes pagavam pela obtenção do privilégio). Os vice-reis dispunham do privilégio de atribuir alguns privilégios anualmente, sem recorrer à confirmação de Lisboa.

Em Pondichéry como em Madrasta as companhias europeias atribuíam importantes privilégios sociais aos negociantes particulares que lhes emprestavam fundos. Por consequência, a predominância das famílias negociantes orientais, (hindus, arménias...), europeias e descendentes como os Carvalho, durou enquanto o comércio entre Europa e Ásia passou pelo monopólio das grandes companhias, porque estas precisavam das comunidades mercantes locais. A alteração desse antigo contexto explica as profundas mutações das décadas de 1770 e 1780 na composição das elites do Índico.

De facto, com o fim dos monopólios na navegação transoceânica os portos europeus viram surgir sociedades de armamento que cruzaram o comércio interoceânico e a cabotagem regional. Essa articulação foi essencial para diminuir o peso das espécies metálicas no comércio privado entre Europa e Ásia, o qual havia caracterizado as trocas nos dois séculos precedentes, quando o comércio transoceânico funcionava em sistema de exclusividade. Nas comunidades cristãs da Índia, essa evolução acabou com as tradicionais redes fechadas de negócios familiares, como a dos Carvalho.

De facto, logo a partir da década de 1770 e até aos anos 1830, quando a estrutura colonial se generalizou, o modelo hoje bem conhecido da *Agency House* veio substituir as antigas firmas familiares no comércio asiático. Estas novas sociedades praticavam todas as actividades ligadas ao comércio, desde a cabotagem asiática até à associação subalterna com armadores europeus. Davam seguimento às letras de câmbio, praticavam investimentos financeiros (empréstimos, contas duplas, seguros...), comerciavam espécies monetárias e alguns até conseguiram construir associações de investidores para armarem para a Europa.

A maioria das grandes firmas hindus, parsis, arménias... conseguiram adaptar-se, mas continuavam a funcionar de maneira endogâmica e predominantemente familiar. A grande maioria das sociedades familiares « portuguesas » activas na primeira metade do século, como os Carvalho, não resistiram a esta diversificação porque estavam financeiramente ligadas às actividades da *Compagnie des Indes*, que entrou em falência no final da década de 1760. De facto, numa época em que os negócios globais e locais já se encontravam há muito articulados, a abolição dos exclusivos marítimos das grandes companhias e das coroas (caso de Portugal) na rota do cabo, favoreceu a emergência de uma nova geração de armadores privados especializados no comércio com o Oriente. Estes contrataram as *Agency Houses* locais para criar as suas redes de abastecimento em produtos asiáticos e venda das carregações europeias. Mas muitos jovens negociantes ingleses, franceses e alguns portugueses decidiram instalar-se nos portos europeus da Índia e dedicar-se à cabotagem regional, anteriormente dominada pelas famílias descendentes.

Na realidade, o colapso das elites « portuguesas » da costa oriental da Índia tornou-se perceptível logo a partir da década de 1750 com a sua expulsão do espaço « branco » das capitais britânicas como Madrasta e Calcutá. Mas, comercialmente algumas famílias conseguiram impor-se até à década de 1820, como os Barreto de Souza por exemplo. Mas na Índia francesa, as redes comerciais criadas na época da *Compagnie des Indes* desin-

tegraram-se com a destruição das cidades. As famílias mais abastadas optaram então pela migração para os portos britânicos ou pelo abandono da Índia a favor da Europa. A família Carvalho foi um exemplo paradigmático destas rápidas, e por vezes violentas, mutações.

A década de 1750 começou na Índia oriental com o prestígio do governo Dupleix. O governo de Pondichéry e seu exército, intervieram em todos os grandes conflitos dos potentados do Coromandel e até de Bengala (Jean Law foi encarregado dessa parte) e a sua influência cresceu constantemente. Dupleix, como depois Law, estavam persuadidos que uma nação europeia só poderia implantar-se duravelmente na Índia se controlasse o continente (em particular as zonas produtivas), o que nunca fora o caso até meados do século XVIII. A presença europeia resumia-se a uma rede costeira, por vezes até somente portuária, à mercê da proteção das potências militares regionais. Essa estratégia aplicada por Dupleix logo a partir do seu governo de Bengala nos anos 1730 convenceu certamente a família Carvalho de que a França ia acabar por dominar a Índia. A fratria Carvalho vivia em território britânico (Madrás, Calcutá) e francês (Chandernagor essencialmente). Com excepção do primeiro casamento de Antónia, todos os filhos de Maria Jorge Moreira se casaram com franceses ou mestiços. O mesmo sucedeu com todos os netos que se casaram antes de 1761 (queda da Índia francesa).

Por ser a primeira casada na família, em 1708, os filhos de Antónia Carvalho, Francis e Catherine Barneval, acabaram por ter pouquíssima diferença de idade para com os outros irmãos de Antónia (a meninas Labat, Alexandre e Francisco). Tios e sobrinhos chegaram todos à idade de casar na década de 1730. Em 1724, um ano antes de falecer, Antony Coyle Barneval decidiu, com a esposa Antónia, mandar seu filho único e sucessor, o jovem Francis, para Inglaterra com a finalidade de lhe dar acesso à educação que a nobreza britânica proporcionava aos seus filhos nos colégios. Certamente, esta escolha respondia ao projecto de ele poder aceder mais tarde aos cargos de governo na administração da *East India Company*. Estes eram, de facto, exclusivamente atribuídos a funcionários mandados da Europa⁸⁹. Porém Francis viu-se confrontado com a morte precoce do pai e a sua obrigação de continuar os avultados negócios paternos e depois até os do padrasto, Luis de Medeiros, de que era também o herdeiro⁹⁰. Os arquivos de Madrasta registam a sua actividade de sobrecarga nas viagens a Manila com os navios da família logo a partir de 1736⁹¹. Ora, nessa época a família Carvalho já estava empenhada em armamentos ligados à sociedade com Dupleix e ao abastecimento dos navios da *Compagnie des Indes*. A irmã e as três meias irmãs de Antónia casaram-se com jovens da

⁸⁹ A integração social das famílias mestiças no seio das elites inglesas foi patente até aos anos 1780. A partir da década de 1790 começaram a ser editadas na Índia circulares discriminatórias, que iriam desembocar na identificação da categoria social dos East Indians a partir das primeiras décadas do século XIX, categoria que foi depois administrativamente et socialmente separada da população originária da Europa. Durba Ghosh, *Sex and Family in colonial India, The Making of Empire*, New Delhi, Cambridge University Press, 2008.

⁹⁰ Anthony Coyle Barneval foi sepultado na Igreja Saint Mary, no Fort Saint George, em Madrasta, igreja da *East India Company*.

⁹¹ Henri Davidson Love, *op. cit.* p. 318.

pequena nobreza pobre da Bretanha, nas décadas de 1720 e 1730. Antónia casou, por sua vez, a própria filha, Catherine Barneval, em 1735 com Vincent Sanson Quentin de la Métrie, originário também da Bretanha, mas membro de uma riquíssima família de armadores de Saint-Malo. Os La Métrie eram também uma dinastia de capitães da *Compagnie des Indes*. Alexandre e Domingos Carvalho trabalharam ocasionalmente com Jacques Vincens, um dos sobrecargas mais conceituados da *Compagnie des Indes*⁹². Essa proximidade decidiu Antónia a casar, em 1738, o seu filho único e herdeiro Francis, que já era viúvo aos 22 anos, com Rose Vincens, filha de Jacques. Em termos de acesso ao poder, a aposta de Antónia revelou-se rentável: Dupleix casou em 1740 com Jeanne Albert Vincens, a mãe de Rose. Logo em 1741, Francis atingiu o estatuto de genro do Marquês de Dupleix, governador da Índia francesa.

Os irmãos de Antónia, Francisco e Alexandre, também travaram uma luta permanente para se posicionarem nos círculos estreitos do governo francês da Índia, graças à sua fortuna e às suas filhas. Os dois investiram sistematicamente a sua fortuna em estratégias matrimoniais. A filha mais velha de Alexandre, **Jeanne Carvalho** (nascida em 1735 em Calcutá), tinha apenas 12 anos quando perdeu a mãe (Anne de Saint-Hilaire). Foi casada pelo pai aos 18 anos, a 13 de setembro de 1755. Os arquivos da família conservaram o seu contrato matrimonial com Jean Law de Lauriston (1719-1797), o qual aponta um dos maiores dotes jamais pagos na Índia da época⁹³. Mas Law era também um dos mais belos partidos para o futuro dos Carvalhos. Este jovem nobre, cujos antepassados eram oriundos da pequena nobreza escocesa, nasceu em França onde seus pais e tios se haviam instalado. Chegou à Índia em 1741, o ano de acesso de Dupleix ao poder. Tinha então 23 anos e levou com ele um irmão mais novo: Jacques Law⁹⁴. Os dois haviam seguido em Paris a formação tradicional da nobreza francesa numa das prestigiosas escolas militares criadas por Louis XIV. Mas eram sobretudo sobrinhos de John Law, financeiro visionário, fundador da *Compagnie des Indes* em 1715, banqueiro e antigo ministro do rei Louis XV, isso antes da sua estrondosa falência e morte, quase na miséria, em Veneza no ano de 1729. O pai de Jean Law era oficial do exército e nenhum dos filhos possuía fortuna. Mas estavam ligados ao círculo estreito da família próxima do rei de França: os dois irmãos conseguiram os seus cargos na Índia graças à proteção da princesa de Bourbon, filha de Louis XIV. Alexandre Carvalho escolheu na realidade um oficial que se revelou um dos espíritos mais brilhantes da Índia do século XVIII. Em muitos aspectos, Jean Law seguiu o modelo da carreira dos construtores da Índia inglesa e francesa como Robert Clive e Joseph Dupleix, seus contemporâneos: chegou jovem, fez a totalidade de sua carreira na Índia (38 anos), casou com a riquíssima herdeira de um negociante « português ». Subiu

⁹² Jeanne Albert era filha de um francês funcionário da *Compagnie des Indes* e de uma descendente da família Castro, uma das grandes famílias « portuguesas » do Coromandel. Casou em segundas núpcias com Joseph Dupleix. Yvonne Robert Gaebelé, *Créole et Grande Dame, Johana Begum, marquise Dupleix (1706-1756)*, Pondichéry, Imprimerie Moderne, 1934.

⁹³ O contrato previa o pagamento, pelo pai da noiva, de um dote de 17.000 rupias de Arkat em dinheiro vivo, além de jóias e outros bens tradicionalmente doados às noivas. Archives Nationales, Paris, *Fonds Law Lauriston*, AN201 AP5.

⁹⁴ Os Law eram naturais da região Edinburgo (Escócia) onde possuíam a baronia de Lauriston.

todos os degraus da hierarquia da *Compagnie des Indes* até sua nomeação como governador da Índia francesa em 1764, exactamente 10 anos após a destituição de Dupleix. Adquiriu também uma experiência excepcional da negociação política com os potentes indianos. Os relatórios que redigiu no final da década de 1770 sobre a Índia mogol e a guerra com os Ingleses ainda hoje servem de referência para os Historiadores. Após uns anos de aprendizagem em Pondichéry, Jean Law foi nomeado director da feitoria de Cassimbazar em Bengala (grande centro produtor de seda). Esse tipo de cargo não estava normalmente reservado aos oficiais do exército, mais a feitoria era vizinha de Murshidabad, capital de Bengala, onde Law era regularmente recebido. Durante os seus 10 anos de permanência em Bengala, Jean Law criou uma rede excepcional de contactos com os governadores da região. Em 1752 ele foi promovido para o prestigioso cargo de membro do Conselho Superior de Pondichéry, mas não se demorou na capital certamente porque não quis envenenar um violento conflito pessoal entre Dupleix e seu irmão Jacques, o qual durou mais de 10 anos. Jean Law preferiu o Conselho de Chandernagor, que integrou em 1754. Este último era então dominado por quatro membros do clã Carvalho: os irmãos Guillaudeu e os irmãos de Boisrolland. Logo no ano seguinte, Jean Law casou-se com Joana Carvalho e tomou a direcção dos negócios da família em Chandernagor porque Guillaudeu e Boisrolland faleceram⁹⁵. O saque de Calcutá em 1756, a destruição de Chandernagor em 1757... acabaram com a maior parte da fortuna de Jean Law e Jeanne Carvalho e certamente também com a de Alexandre Carvalho.

Alexandre seguiu na realidade a estratégia já aplicada pelo irmão Francisco alguns anos antes para pôr sua fortuna a salvo após o desastre de Madrastra. Sempre adepto da neutralidade, Francisco escolheu os genros nos dois campos inimigos. Casou as três filhas mais velhas em Pondichéry entre 1751 e 1753, e todas contaram com o próprio Dupleix como testemunha de casamento. A filha mais velha de Francisco, **Marie Carvalho** (1732-1782) casou-se a 22 de fevereiro de 1751 com Jacques Law (1724-1765), irmão de Law. Jacques Law foi o primeiro militar sem experiência de comércio ou da navegação, a entrar no círculo restrito da família Carvalho. Era « apenas » comandante do corpo de infantaria de Pondichery mas trazia o prestígio europeu da família e um título de nobreza (barão de Clapernoux). As duas outras filhas de Francisco Carvalho e Marie de Saint Hilaire se casaram no mesmo dia, a 27 de novembro de 1753. O noivo de Françoise Carvalho, então com 16 anos, era Pierre Denis, burguês natural de Paris. Não era nobre mais exercia a importante função de Conselheiro no Conselho superior de Pondichéry, um dos cargos permanentes mais elevados e melhor remunerados da hierarquia da *Compagnie des Indes*⁹⁶. A sua irmã Jeanne Carvalho, então com 18 anos, casou com Jacques Desnos de Kerjean (1718–1769) o próprio sobrinho de Dupleix, e que era

⁹⁵ A.N.O.M., *Correspondance Inde A 91*, fl 3v, 29/03/1745.

⁹⁶ Pierre Denis foi membro do Conselho Superior de Pondichéry de 1752 a 1775, um dos mandatos mais longos da História desta instância governativa. A.N.O.M., *Registres paroissiaux – église paroissiale Saint Louis*, Pondichéry, 27/11/1753.

também oficial do exército de Pondichéry. Ele já tinha uma idade muito mais avançada (36 anos) e tampouco estava ligado ao mundo dos negócios⁹⁷.

Com exceção de Françoise Carvalho que desposou um burguês, todos os casamentos « franceses » das filhas e filho de Antónia, Francisco e Alexandre, favoreceram o acesso da família à nobreza e ao poder, mas iriam também provocar o colapso da sua imensa fortuna.

A ocupação francesa de Madrasta arruinou parcialmente Francisco Barneval, sua irmã Catherine e o marido Quentin de la Métrie e suprimiu-lhes a fabulosa herança de Luis de Medeiros. Rose Vincens, esposa de Francis, faleceu em 1748. Este acabou a sua vida e carreira sem descendência e sem fortuna.

Duas das cinco filhas de Francisco Carvalho e uma das três filhas de Alexandre casaram com oficiais de reconhecida nobreza francesa, que se tornaram famosos na História da Índia, mas que também liquidaram em poucos anos os dotes e parte da fortuna que os sogros Carvalho haviam acumulado durante décadas no comércio do mar. Não lhes faltou energia nem ambição mas a década de 1750 resumiu-se a anos de guerra. Eles eram oficiais de carreira, e as estruturas de funcionamento dos exércitos da época impunham aos comandantes na Índia (falta de recursos monetários mandados de Europa) pagarem as tropas do seu bolso. Reembolsavam-se geralmente com pilhagens ou recompensas reais.

Jacques Desnos de Kerjean e Jeanne Carvalho casaram uns meses antes da chegada à Índia da ordem de destituição de Dupleix, em 1754. O casal decidiu acompanhar os tios na viagem de Pondichéry a Paris, onde Dupleix se viu a braços com graves acusações de corrupção. A *Compagnie des Indes* recusou reembolsar-lhe as enormes somas que ele havia avançado (sobre sua fortuna pessoal) para pagar as despesas do governo em Pondichéry. Jacques Desnos investiu toda a fortuna que Jeanne e ele possuíam, cerca um milhão de libras, na defesa do tio. Em 1763, quando Dupleix faleceu, estavam ambos arruinados.

Num relatório enviado em 1770 por Marie Carvalho (já viúva) ao Ministro da Marinha (pedido de pensão) constatamos que as mesmas circunstâncias violentas permitiam a construção e causavam depois a desintegração das maiores fortunas na Índia. Os Carvalho pagaram um pesado tributo ao mar com a morte dos dois irmãos mais velhos da fratria. Seus genros pagarão o tributo à guerra⁹⁸. Além dos danos corporais, Jacques (como também seu irmão Jean em Bengala) foi perdendo a sua fortuna pessoal e o dote da esposa porque a *Compagnie des Indes* deixou de mandar dinheiro e os oficiais foram obrigados a remunerar e alimentar as suas tropas durante quase toda a década de 1750. Jacques comandava em Pondichery um corpo de 200 mercenários Escoceses e Irlandeses. Durante os 11 anos do governo de Dupleix, ele esteve em permanência em campanha. Começou lutando para impor os direitos das feitorias francesas contra os Rajas de Karikal (1743) e Mahé de Malabar (1744). Em 1746, foi mandado para Madrasta como apoio

⁹⁷ Jacques Desnos de Kerjean era filho de Jacques Desnos de Kerjean, comissário da Marinha em Brest e marido de Anne Dupleix, irmã de Joseph Dupleix. Chegou à Índia com 17 anos. A.N.O.M. *Registres paroissiaux église paroissiale Saint Louis, Pondichéry*, Pondichéry, 27/11/1753.

⁹⁸ A.N.O.M., *Personnel colonial ancien*, Col. E 264, Jacques Law.

terrestre ao ataque marítimo de la Bourdonnais. Na ação, perdeu o uso do pé esquerdo, esmagado. Perdeu um olho no cerco de Tanjore (Thanjavour) em 1750. Perdeu o uso do braço direito no célebre cerco de Gingi. Foi encarregado da defesa de Trichinopoli, onde capitulou frente aos Ingleses em 1752. Em 1754 conquistou várias fortalezas na costa de Mazulipatnam e libertou de Bussy (comandante do exército da Índia francesa) cercado em Hyderabad. Financiou estas campanhas com o dote e as jóias da esposa. Em 1761, durante o cerco de Pondichéry pelos Britânicos, mandou fundir toda a prata da família e vendeu ao desbarato os últimos diamantes da esposa para pagar a comida da sua tropa e dos habitantes cercados. Quando a cidade foi tomada e destruída pelos Britânicos perdeu todos os seus bens urbanos: 3 casas de grande valor e um jardim muito rentável, além dos empréstimos feitos a pessoas que não o puderam reembolsar, por terem perdido tudo também. Obrigado a capitular em 1761, como o seu irmão Jean, foi embarcado de força com esposa e os quatro filhos, e mandado para a Inglaterra.

Em 1763, os três casais mais ricos da terceira geração dos Carvalho, forçados a deixar a Índia, encontravam-se no outro lado do mundo, exilados em Paris, quase totalmente arruinados, sem casa pessoal⁹⁹ e sem actividade profissional e até sem perspectivas, uma vez que a Índia francesa havia sido totalmente destruída.

O desastre da queda da Índia francesa e a ruína financeira das filhas e genros levou Francisco e Alexandre a mudarem radicalmente de estratégia para as filhas ainda solteiras. Entre 1746 e 1761 todo o património urbano da família Carvalho, em todas as cidades de residência, havia desaparecido. Em Madrastra e Calcutá, as casas haviam sido vendidas à força, por preços irrisórios. Em Pondichéry e Chandernagor, todos os edifícios haviam sido arrasados pelas tropas britânicas. Por outro lado, punha-se com urgência a questão da salvaguarda do património financeiro, geralmente investido na Índia inglesa.

A expulsão da Índia em 1761 dos dois irmãos Law e das esposas convenceu Francisco e Alexandre a porem a salvo filhos e bens. As quatro filhas ainda solteiras foram todas dotadas e casadas nesse mesmo ano de 1761 com membros eminentes da *East India Company*. Em Calcutá, **Marie Carvalho** casou com Hughes Grant de Moy (1733-1822) coronel do exército inglês. Os Grant eram a versão inglesa de Law de Lauriston, também ligados na Europa à direcção da *East India Company*. Mas para Alexandre Carvalho, o interesse era ainda mais imediato: Hughes Grant foi o comandante militar de Chandernagor (ocupação britânica) de 1757 a 1765. Isso explica que Alexandra tenha sido um dos raros proprietários de Chandernagor a recuperar seus bens. Aliás foi ali que ele

⁹⁹ Jacques de Kerjean e Joana Carvalho viveram no hotel (casa nobre) de Dupleix até este falecer em 1763. Como estava falido, a família Kerjean perdeu o alojamento e refugiou-se em casa de uns parentes de Chandernagor (Os Bruno) que residiam em Saint-Germain en Laye. Marie e Jacques Law foram acolhidos pelas irmãs de Jacques, também em Saint Germain en Laye.

faleceu em 1763¹⁰⁰. Sua última filha **Anne Carvalho** casou-se com Samuel Middleton, membro do conselho do governo de Calcutá¹⁰¹.

Em Madrasta, o mesmo sucedeu com as duas filhas mais novas de Francisco. **Elisabeth Carvalho** casou aos 18 anos com Charles Smith (1736-1784), sobrinho de um antigo governador de Bombaim. Faleceu logo em 1765, com apenas 22 anos, provavelmente de parto.¹⁰² Sua irmã **Catherine Carvalho** casou com Charles Floyer, filho de um antigo governador de Madrasta¹⁰³. Estes dois genros exerceram mais tarde funções governativas em Madrasta.

Todos estes casamentos « britânicos » foram bem sucedidos em termos de fortuna e descendência. Todos deixaram a Índia com fortuna na década de 1780 para educar seus filhos na Inglaterra, e todos conseguiram contrair alianças vantajosas para a sua descendência no seio da nobreza inglesa e escocesa.

V - Governar a Índia Francesa entre duas destruições (1765-1778): Jean Law de Lauriston e Jeanne Carvalho

Quando a guerra dos Sete Anos acabou na Europa, em 1763, Jeanne Carvalho Law e suas primas Carvalho de Madrasta, Marie Law e Jeanne de Kerjean, e os respectivos maridos encontravam-se em Paris, sem grande perspectiva de reconstituir um património para os filhos em França.

Mas a guerra acabou finalmente e o governo francês negociou a restituição dos estabelecimentos franceses da Índia. A experiência dos negócios indianos, a capacidade de decisão e o heroísmo de Jean Law durante a guerra tiveram um papel determinante na convicção do secretário de Estado da Marinha, Etienne de Choiseul, de que ele era o melhor candidato. Aliás, tanto os Law como os Kerjean continuavam a ser funcionários

¹⁰⁰ Hugh Grant era primo de Charles Grant (1746-1823), director da *East India Company* e pai de Robert Grant governador de Bombaim. Hugh Grand ganhou uma enorme fortuna na Índia (provavelmente em parte herdada dos Carvalho), antes de regressar definitivamente com a família à Escócia. *Bengal past and present, Journal of the Calcutta Historical Society*, 1931, Vol. XLI. <https://archive.org/stream/bengalpast-prese01socioog#page/n6>

¹⁰¹ Michel Gaudart, *op. cit.* p. 69.

¹⁰² Elisabeth foi a única das filhas de Francisco a falecer na Índia. Todas as outras migraram para a Europa. Foi sepultada no jazigo da família na catedral de São Tomé. O viúvo, Charles Smith, era um funcionário da *East India Company*. Foi mais tarde membro do Conselho de Madrasta, a partir de 1774. Foi nomeado governador interino de Madrasta entre Novembro de 1780 a Junho de 1781.

¹⁰³ Charles Floyer foi governador de Madrasta entre Abril de 1747 e setembro de 1750, isto é, logo depois da ocupação francesa.

O marido de Catherine chegou à Índia em 1755 com o estatuto de *Junior Merchant* e foi afectado à feitoria de Trichinopoly, após uma estadia em Bengala. Foi promovido a director da casa da moeda em Madrasta em 1769, *senior merchant* (o grau mais elevado na hierarquia ultramarina da *Company*) em 1771. Na década de 1780, o casal Floyer (dono de uma importante fortuna) e os dois filhos deixaram definitivamente a Índia e instalaram-se em Londres. Hervé Vicomte de Broc, *Dix ans de la vie d'une femme pendant l'émigration, Adelaide de Kerjean, marquise de Falaiseau*, Paris, Librairie Plon, 1894.

Proceedings of the Session, Superintendent Government Printing, India, 1925, p. 20.

da *Compagnie des Indes*. O rei Louis XV nomeou Jean Law governador dos estabelecimentos da Índia francesa em 1764 e ele embarcou pouco depois. Graças a Dupleix, esta função governativa tinha um enorme prestígio na Corte de França,¹⁰⁴ mas na realidade apresentava poucos privilégios na Índia de 1764. Pelo contrário, Jean Law e Jeanne (que decidiu regressar com o marido) chegaram a Madrasta a 29 de Janeiro de 1765, para tomar posse de 5 cidades e 3 feitorias totalmente arrasadas e despovoadas¹⁰⁵, em nome de uma *Compagnie des Indes* em situação de falência na Europa, e com uma enorme lista de dívidas na Índia. Jean Law regressou com um grupo de parentes de confiança: o irmão Jacques Law e o primo por aliança Desnos de Kerjean. Mas Jacques Law faleceu logo na viagem de ida, quando o navio fez escala em Port-Louis (Maurícia) e Desnos de Kerjean faleceu em 1769 em Pondichéry sem ter mesmo começado a reconstruir o exército da Índia francesa.

Logo após a chegada a Pondichéry, Law adquiriu a convicção que a reconstrução da Índia francesa passaria obrigatoriamente por uma mudança de espaço da capital. Chandernagor parecia-lhe mais adaptada, por estar longe de Madrasta (muito militarizada). Os governadores da Índia inglesa chegaram também, oito anos depois, às mesmas conclusões e transferiram também a sua capital do Coromandel para Bengala (Calcutá). Por via disso o casal não se fixou em Pondichéry e já se encontrava em Chandernagor em 1765 quando Jeanne deu à luz o seu terceiro filho¹⁰⁶.

O comércio de Bengala progredia regularmente e os seus lucros, tanto na Europa como no resto da Ásia, começavam já a ultrapassar os da costa de Coromandel. Law era um político hábil, tinha cunhados e primos nos governos de Calcutá e Madrasta, e era amigo de Robert Clive. Os estabelecimentos subalternos de Bengala foram restituídos sem resistência. Mas a instalação de uma capital em Bengala supunha uma política constante de trocas com os potentados indianos, o que exigia recursos monetários. Os Conselhos de Pondichéry e Chandernagor opuseram-se ao projecto e o desacordo foi, aliás, o primeiro passo para um longo conflito subterrâneo entre o Governador e alguns conselheiros, estes acusando Law de exercer um poder exclusivamente pessoal. A mesma situação já tinha acontecido com Dupleix, que nomeou homens de confiança e parentes para os cargos mais estratégicos.

De facto, apesar da situação se encontrar alterada, as práticas de governo continuavam a responder às tradições anteriores da *Compagnie des Indes*. Após a restituição das feitorias de Bengala, Law nomeou o próprio cunhado, Alexandre Carvalho (irmão de Joana) como director de Patna, a mais importante por causa da produção de salitre. Mas o comportamento dos agentes da *East India Company* mudou porque os Britânicos

¹⁰⁴ O título do novo governador era o seguinte : *Jean Law de Lauriston, écuyer chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint Louis, brigadier des armées du roi, commissaire plénipotentiaire de sa Majesté pour les contestations entre les colonies angloise et françoise, dans l'Inde, gouverneur pour le Roy de la ville de Pondichéry, commandant général des établissements françois aux Indes orientales, Président du Conseil souverain et des Conseils provinciaux établis.*

¹⁰⁵ Chandernagor passou de 60.000 habitantes em 1757 a 24.000 em 1765. Siba Pada Sen, *The French in India, 1763-1816*, Calcutta, Firma K.L. Mukhopadhyay, s/d

¹⁰⁶ A.N.P. 376 AP 47 Papiers Law.

progrediam na dominação da economia de Bengala. Logo em 1766 o feitor Alexandre Carvalho denunciou a agressividade do feitor inglês de Patna, que não o deixava aproximar dos produtores de têxteis. Após dois anos de luta, Alexandre quiz apresentar queixa perante o Conselho de Calcutá e ali faleceu quando chegou. A feitoria francesa acabou por ficar abandonada. As dívidas da *Compagnie des Indes* também impediam a compra de carregações para a Europa. O primeiro envio em 1766 foi feito com fundos pessoais de Jean Law (provavelmente a herança da fortuna do sogro, Alexandre Carvalho). Por isso, Jean Law passou ao subterfúgio do comércio privado para poder alimentar as finanças de Pondichéry, onde regressou em 1766. Valeu-lhe a nomeação de Jean-Baptiste Chevalier para o governo de Chandernagor, o qual se revelou excelente negociador. Os dois homens armaram em sociedades dois a três navios anualmente, entre 1766 e 1776. Graças aos lucros, empreendeu a reconstrução urbana de Pondichéry, Chandernagor e Mahé. Já na década de 1770, lentamente porque os recursos eram poucos, começou o projeto das fortificações, para as quais mandou vir um engenheiro de França. Só que a *Compagnie des Indes* abriu falência em 1769 e Law-se viu-se rapidamente, como Dupleix, sem mais nenhum apoio financeiro e militar da coroa. Pior ainda, a partir de 1773 o ministro mudou e começou a ser pensada em Versalhes a hipótese da destituição de Law, a favor de um oficial de carreira. A decisão foi tomada após o acesso de Louis XVI ao poder. Juntaaram-se aqui as dificuldades financeiras da França e da Índia. A França conhecia sérios problemas orçamentais e não conseguia assumir o custo dos seus territórios ultramarinos. Além do mais circulavam rumores sobre o enriquecimento ilícito dos Law, o que seria a causa do atraso das obras. O mesmo já se tinha passado com Dupleix. Verdade é que o casal praticou intensivamente actividades comerciais, na tradição dos antigos empregados da *Compagnie des Indes*, isto é uma hábil mistura entre fundos reais e particulares. Entre outras informações que chegaram até nós, sabemos que foram proprietários de vários navios, de salinas em Pondichéry e de um lote de terrenos em Oulgaret perto de Pondichéry onde se construíram casas de veraneio. Também há menção de compra de uma residência em Paris. No entanto, Law e Chevalier conseguiram lançar a reconstrução de Pondichery e, dez anos depois, até as fortificações se encontravam já adiantadas.

Em 1776, o seu sucessor, Guillaume Léonard de Bellecombe, chegou a Pondichéry com a notificação da sua destituição. Bellecombe era um militar de grande experiência, mas não conhecia a Ásia. Nas instruções, o rei autorizava Law a permanecer mais algum tempo para formar o seu sucessor. Todos tinham em mente a saída precipitada de Dupleix em 1754, e falta de experiência de seu sucessor Lally-Tollendal, e a tragédia de 1761. Jean Law decidiu ficar, mas mandou logo a esposa e os seus sete filhos vivos de regresso para França. Redigiu depois a sua célebre série de relatórios sobre a Índia, mas deixou-se ficar mais dois anos, para vigiar a finalização da construção das fortificações. Foi nesse contexto que chegou a Madrastra a notícia da nova guerra (independência dos Estados Unidos) e os Franceses receberam a notícia pelas tropas inglesas que os vieram prender. Quando Law foi de novo embarcado à força no navio parlamentar Sartine, rumo à França, já Pondichéry e Chandernagor estavam novamente a ser arrasadas. Desta

vez, Law havia tomado a precaução de mandar os seus arquivos para a Europa por diversas vias. Mesmo assim, a maior parte desapareceu antes de atingir o velho continente.

Quando chegou a Paris, estava em situação de falência pessoal. E foi a determinação de Jeanne que o salvou da desonra porque ela exigiu do ministro que ele fosse recompensado com a grã cruz de Saint Louis, pelo serviço prestado à coroa na Índia.

VI – Do Império Português ao Império Napoleónico: os netos de Francisco e Alexandre Carvalho à conquista da Europa

Apesar da grande falta de arquivos e estudos sobre as comunidades « portuguesas » espalhadas pela Ásia, podemos apontar um fenómeno comum a todos os núcleos mestiços presentes durante séculos pelos portos do Oriente: a sua constante mobilidade espacial à procura de portos protegidos, de melhores condições de carreira, fortuna... No Oriente, essa característica pode-se atribuir com certeza à prática do comércio marítimo, que facilitava o deslocamento das famílias mais abastadas.

Como na época da queda do Estado da Índia, que provocou a expulsão de milhares de famílias « portuguesas » de Ceilão, de Malaca e outros portos do Oriente, as duas quedas da Índia francesa (mas mais particularmente a primeira, porque foi a mais violenta) produziram o mesmo fenómeno de pânico e de fuga pelo continente indiano. Os filhos de João Carvalho de Moura escolheram viver na Índia. Apesar de sua enorme fortuna e de suas frotas mercantes, nunca vieram à Europa. Mas, um século após a longa viagem de João Carvalho de Moura de Lisboa para a Índia em circunstâncias que foram certamente dolorosas, as suas netas francesas fizeram a mesma experiência dolorosa em sentido inverso. Porém, nos dois casos, a terra de degredo transformou-se rapidamente em nova terra prometida. No final da década de 1780, a grande maioria da quarta geração descendente de João Carvalho de Moura, uns franceses, outros ingleses, já se encontrava estabelecida na Europa¹⁰⁷.

Não averiguámos ainda detalhadamente o destino da descendência britânica de Francisco e Alexandre Carvalho. Mas a aventura francesa revelou-se a escolha adequada às ambições da quarta geração. Os bisnetos do casal Moura/Moreira desenvolveram em França a mesma determinação que os bisavós e os avós (Alexandre e Francisco) em Bengala e no Coromandel. Foi, de facto, esta quarta geração que concretizou, e até sem dinheiro, a passagem da influência ao poder. Mundo cosmopolita que sempre navegou entre várias culturas e nações desde o século XVII, os netos europeus de Alexandre e Francisco também se repartiram entre duas nações e sobretudo entre as ordens sociais que passaram a coabitar na Europa do final do século XVIII : a continuação de um antigo Regime, ligado aos valores aristocráticos do antigo regime, e o expansionismo napoleónico, herdeiro directo da Revolução francesa.

¹⁰⁷ Os descendentes de Antónia Carvalho e das irmãs Labat ficaram entre Bengala e as Ilhas Mascarenhas, mas não abandonaram o Índico. Já na quarta geração eram funcionários subalternos do Estado colonial francês ou plantadores de anil em Bengala.

A instalação na Europa alterou as tradicionais estratégias da família : os descendentes Carvalho continuaram como sempre a investir nos matrimónios das filhas mas os que se enraizaram em França trocaram os negócios pelo exército, a marinha de guerra e a administração territorial, evolução que corresponde não somente às novas orientações profissionais da grande maioria da antiga nobreza francesa, depois desintegrada pela Revolução, mas também às novas elites oriundas da época napoleónica. A passagem da Índia para Europa também marcou uma alteração na prática de géneros: as três primeiras gerações « Carvalho » investiram na promoção pela via feminina, à qual foi transmitida a fortuna familiar, em forma de dote e jóias. A quarta geração, tanto em Inglaterra como em França, apostou na educação, nas carreiras de Estado e... nos matrimónios masculinos.

1. A ORDEM ARISTOCRÁTICA ANTIGA FRENTE À REVOLUÇÃO FRANCESA

A partir da chegada dos netos de Alexandre a Francisco Carvalho à Europa, a família ganhou visibilidade na história social francesa, tanto mais que o processo de ascensão social começado na Índia com a segunda e a terceira gerações veio a ter continuidade em França. A origem indiana não parece ter tido impacto sobre o estatuto social. De facto, outros exemplos fora dos Carvalho provam isso. Não foi contestado à Marquesa de Duplex (filha e neta de franceses e « portuguesas ») o seu estatuto europeu. O mesmo aconteceu com Noel Catherine Verléé, que se casou em 1800 com o príncipe de Talleyrand-Périgord. Da década de 1760 ao final da época napoleónica, contrariamente à Índia inglesa, a questão da legitimidade da nobreza dos mestiços não fez debate quando o pai e/ou os avós franceses pertenciam a essa mesma ordem. Isso talvez explique que logo nos primeiros requerimentos que mandou para o Secretário de Estado da Marinha em 1769, Marie Carvalho, esposa de Jacques Law, tenha assinado Marie de Carvalho.

Foi nesta França do final do reinado de Louis XV, que marchava pouco a pouco para uma profunda crise económica e social, que as filhas de Francisco Carvalho, viúvas e com recursos limitados organizaram a legitimação da nobreza dos filhos, ao conseguir um financiamento da coroa para os mandar educar em escolas militares que os preparavam para as carreiras de oficiais. Estas eram tradicionalmente reservadas à nobreza. Para as filhas, o matrimónio restava como o único meio de manter e melhorar o estatuto social da família. Marie e Jeanne haviam elas próprias construído a transição da família entre o mundo do comércio (os Carvalho), a nobreza por herança (o avô Saint-Hilaire) e a nobreza por matrimónio (Jacques Law de Lauriston e Desnos de Kerjean).

Reparamos no entanto, pelos casos para os quais encontramos fontes de informações e arquivos pessoais, que o processo de ascensão social pelo matrimónio no seio da nobreza, foi certamente, ao nível da quarta geração francesa dos Carvalho, o que mais entrou em desfasagem com as profundas mutações da sociedade a partir do final da década de 1780. Chegou-se no final a uma vertiginosa ascensão da família na escala da nobreza titular, mas esta foi proporcional à queda do poder financeiro no seio da linhagem.

O caso das filhas de Jacques Law é certamente esclarecedor da continuidade da sociedade do antigo regime na Índia. Supomos que as três filhas do casal tenham ficado em Madrasta sob a tutela dos avós Francisco Carvalho e Marie Saint Hilaire, após a expulsão dos pais da Índia em 1761. Estes seguiram apenas com o filho mais novo Jacques Louis Law (nascido em 1758) e não regressaram mais à Índia. As filhas Marie Josèphe Law de Lauriston (nascida a 1 de março de 1752), Françoise Law de Ciry (nascida a 12 de março de 1754) e Jeanne Law de Tancarville (nascida a 18 de Fevereiro de 1757) cresceram e casaram em Madrasta. Na época de se casarem, apesar de órfãs de pai, as três filhas de Jacques Law podiam ainda contar com a fortuna do avô, Francisco Carvalho, e com o prestígio da família Law já que o tio Jean Law era então governador da Índia Francesa. Isso explica certamente os casamentos sobre os quais pudemos apurar informações.

Françoise Law de Ciry casou-se com sir Charles Smith († 1784), governador de Madrasta, e seu tio por ser viúvo de Elisabeth Carvalho (filha de Francisco)¹⁰⁸. O casal teve pelo menos um filho, Charles Culling-Smith, nascido em 1775. Jeanne Law de Tancarville casou-se com um certo Samuel Johnson sobre o qual não conseguimos saber nada.

A filha mais velha, Marie Josèphe Law de Lauriston, foi naturalmente a que recebeu o dote mais alto. O seu contrato de casamento foi conservado nos documentos trazidos pelo tio, Jean Law, da Índia¹⁰⁹. Casou-se com 16 anos, a 19 de outubro de 1767 com Louis Bruno, nativo de Chandernagor e que tinha então 28 anos¹¹⁰. Louis Bruno era descendente de uma família de Chandernagor e herdeiro do padrasto Léon de Moracin¹¹¹. O dote dos dois noivos foi objecto de negociação entre três mulheres. Madame de Moracin pagou o dote da futura nora (17.000 libras, soma considerável), Madame Barthelemy, avó do noivo, pagou o dote do neto. Marie de Saint-Hilaire, avó da noiva, pagou as jóias (tradição indiana) e o todo o resto do enxoval. O casal teve pelo menos

¹⁰⁸ Jessica Hanser, *Mr. Smith Goes to China: Three Scots in the making of Britain's Global empire*, Yale University Press, 2019.

¹⁰⁹ AN 376 AP 47 – papiers Law 22/09/1767

¹¹⁰ Louis Bruno era filho de Antoine Bruno (capitão dos navios da *Campagne des Indes* e de Dona Anne Joly. Quando ele faleceu, Anne Joly se casou em segundas núpcias com Léon de Moracin, primo de Duplex e membro do Conselho Superior de Pondichéry. Moracin era também director do estabelecimento de Mazulipatnam. Léon Moracin, que não tinha descendência, acumulou na Índia uma importantíssima fortuna, que conseguiu em parte transferir para França antes da queda da Índia Francesa. Em Pondichéry, os Moracin eram amigos de Jacques Law e Marie Carvalho. Compartilharam com eles momentos dramáticos durante o cerco da cidade. Fugiram depois para Tranquebar com Marie e os filhos, enquanto Jacques organizava a defesa da cidade com seu corpo de mercenários. Y. Robert Gaebelle, « Vie de la princesse de Talleyrand », In *Revue Historique de l'Inde Française*, Pondichéry, Société de l'Histoire de l'Inde Française, 1948, Vol. VII, p. 11. A.N.O.M. Etat Civil Inde, Paroisse Notre Dame des Anges Pondichéry, 19/10/1767.

¹¹¹ Léon de Moracin havia casado cinco vezes, a quarta tendo sido com a sobrinha de Duplex, a irmã de Jacques Desnos de Kerjean. Ele foi, portanto, cunhado de Jeanne Carvalho (esposa de Kerjean) e depois sogro da filha de Marie Carvalho, esposa de Jacques Law. Casou com Anne Jolly em Tranquebar a 28 de janeiro de 1761, quando ali se encontrava refugiado. Foi expulso da Índia em 1761. Muito provavelmente não regressou à Índia porque ainda se encontrava em Paris em Maio de 1769 quando deu uma procuração a seu sobrinho Jean-François de Moracin para a gestão de seus bens na Índia e em França. Edmond Gaudard, *Catalogue de quelques documents des archives de Pondichéry*, Pondichéry, Imprimerie Moderne, 1931, p. 96 e p.143.

um filho, Adrien François de Bruno, nascido em Pondichéry (10 de Junho de 1771). Migraram pouco depois para França e instalaram-se na propriedade de Léon de Moracin, em Saint-Germain en Laye¹¹². Essa propriedade viria a ser até 1814 o lugar de encontros, festas, refúgio das filhas, netos e bisnetos de Francisco Carvalho.

O casamento da filha única de Jean Law e Jeanne Carvalho prometia ser tão rico como o fabuloso matrimónio dos pais, cerca de 20 anos antes, uma vez que, quando ela se casou, o pai acabava um governo de mais de 10 anos na Índia. O casal Law tinha fama de possuir uma importantíssima fortuna. Jeanne nasceu em 1757 sob maus auspícios, e a má sina seguiu-a ao longo da vida. Nasceu poucas semanas antes da destruição de Chandernagor e das fugas precipitadas da mãe para Serampor e do pai para Patna. Quase não conviveu com o pai (estava ao serviço do Mogol) até aos 4 anos de idade, quando os Jean Law e Jeanne Carvalho foram expulsos da Índia e levados à força para a Europa. Regressou com eles à Índia em 1765. A situação familiar estabilizou-se em Pondichéry até 1776, com o nascimento dos seis irmãos. Regressou com eles e a mãe a França após a notícia da desgraça política do pai, mas sofreu um naufrágio na costa de Angola. Chegou a Paris com 18 anos, a idade ideal para contrair um bom matrimónio. Jeanne Carvalho, como a sua prima Marie, procurou casá-la numa família de nobreza titular. Só que Jeanne também negociou nesse meio tempo a promoção do marido ao grau de marechal de Campo e a situação da filha escapou-lhe. O Secretário de Estado da Marinha impôs aos Law a escolha do marido e o montante do dote¹¹³. O noivo selecionado foi o conde de La Fare Lopez (ou Lopis) oriundo de uma velha família provençal, capitão de cavalaria e naturalmente sem fortuna¹¹⁴. Nesse meio tempo os Britânicos destruíram Pondichéry e Jean Law também perdeu a maior parte de seus bens. Dois anos após o casamento, o casal Law mostrava-se ainda incapaz de saldar a dívida do dote. Maltratada pela família do marido, a jovem condessa, apesar de já ter filhos, divorciou-se assim que a legislação revolucionária votou a lei sobre o divórcio em 1790¹¹⁵, mas fez questão de guardar o seu título até à sua morte em 1830.

No final dos anos 1780, a coroa francesa perdeu o controle do reino e a situação parisiense, como depois também o resto das províncias. Além da ocupação das terras e castelos, principal fonte de rendimento de uma nobreza que não se dedicava ao comércio, o governo revolucionário chefiado por Robespierre iniciou, a partir de 1792, um verdadeiro genocídio da aristocracia, com milhares de nobres executados em praça pública. Marie Carvalho faleceu uns anos antes da revolução. Sua irmã Jeanne Carvalho vivia reclusa. Os Lauriston pertenciam à rede maçónica, que beneficiou de protecções, e nunca se implicaram na agitação política da capital francesa.

¹¹² Archives Nationales de France, Paris, AN 376 AP 47. Louis Bruno foi presidente da Câmara municipal de Saint Germain en Laye em 1795.

¹¹³ O dote havia sido fixado a 300.000 libras, a pagar nos três anos seguintes ao casamento, a que se acrescentavam 30.000 libras de enxoval e 18.000 libras de joias. Archives Nationales de France, AN 201 APS.

¹¹⁴ Houve um capitão de cavalaria do exército de Pondichéry, Jean-Baptiste de la Fare, que estava presente no cerco de 1759 e foi testemunha do contrato de casamento de Marie Joseph Law em 1767.

¹¹⁵ Archives Nationales de France, AN 376 AP 47 *Famille Law*.

Aparentemente não estavam em contacto com a prima Jeanne e seus filhos Desnos de Kerjean. Da todos os ramos descendentes dos Carvalho, este foi o que teve a posição mais privilegiada na Índia (terceira geração) e o que mais sofreu em França na quarta geração. Os filhos do casal: Joseph, Josephine e Adelaide estiveram de facto entre as vítimas da política sanguinária dos anos 1790. São os únicos membros da família para os quais dispomos de histórias de vida graças aos diários escritos por Adelaide¹¹⁶. Como já foi dito, os Kerjean deixaram a Índia em 1754 para acompanharem os tios (Marqueses de Dupleix) que regressavam a França após a destituição brutal do governador geral da Índia. A instalação em Paris, no luxuoso *hotel* (palácio) adquirido anos antes pelos Marqueses, na *rue des Capucins*, deu lugar a um quotidiano de luta contra a *Compagnie des Indes* para reaver a fortuna que Dupleix havia adiantado na Índia no âmbito das guerras de « protecção » com os potentados da região do Coromandel. Foram anos de combate inútil até ao falecimento de Dupleix em 1763 e a ruína total de seu sobrinho, que havia investido toda a fortuna que trouxera de Pondichéry, cerca de um milhão de libras, na defesa judiciária do tio. Joseph, o mais velho da fratria, nasceu durante a viagem de regresso da Índia e as irmãs na casa do tio, a saber: Marie Françoise Xavier Josephine, dita Joséphine (1757- 1832) e Adelaide (1760-1812)¹¹⁷. Após a morte de Dupleix, a perda de seus bens, e até a perda do alojamento, Jacques Desnos aceitou o convite de seu primo por aliança... Jean Law de Lauriston, que acabava de ser nomeado governador da Índia francesa. Tratava-se de regressar à Índia para tomar posse dos territórios que os Britânicos iam restituir, e reconstruir as forças armadas. Kerjean chegou a Pondichéry em 1765 como comandante geral do exército, mas faleceu logo em 1769. Com essa morte, a vida da fratria desabou. Jeanne conseguiu obter do Secretário de Estado da Marinha que a coroa financiasse os estudos do jovem filho, o barão de Clapernou, que entrou num colégio militar. Josefina foi mandada para a casa da avó (irmã de Dupleix) em Brest onde cresceu sem os irmãos, e enfim Jeanne conseguiu uma pensão real pelos serviços prestados pelo falecido marido na Índia. Com essa ajuda conseguiu educar a filha Adelaide num convento (como fazia a nobreza da época) e ela própria também ali residia. As duas ali permaneceram até Adelaide se casar, aos 27 anos.

Josephine casou-se aos 18 anos, em 1775, em Brest, com um oficial de marinha, Paul Mathurin de Nourquer du Camper (1743-1778), que faleceu três anos depois, deixando-a com dois filhos e muitas dívidas¹¹⁸. Em 1783, após o falecimento sucessivo da sua avó e de um dos filhos pequenos, ela passou a viver alternadamente com a irmã, que entretanto se casara, e com a mãe, que tinha um apartamento em Paris.

Como a irmã Marie, e a prima Jeanne Law, Jeanne Desnos investiu na educação de uma das filhas, mas não a mais velha, a fim de a poder casar vantajosamente, tendo conseguido arranjar-lhe um marido herdeiro de uma casa titular. Ignoramos como foi

¹¹⁶ Hervé de Broc, *Dix ans de la vie d'une femme pendant l'émigration : Adelaide de Kerjean marquise de Falaiseau, d'après des lettres de famille*, Paris, Librairie Plon, 1894. (Hervé de Broc era neto de Adelaide de Kerjean)

¹¹⁷ Adelaide foi também o nome da filha que Joseph Dupleix teve com a segunda esposa em 1759.

¹¹⁸ H. Bourde de la Rogerie, *Les Bretons aux îles de France et de Bourbon (Maurice et la Réunion) aux XVII et XVIIIe siècles*, Rennes, La Découverte, 1984.

organizado o dote, se foi também com a herança da fortuna do avô Francisco Carvalho. Adelaide se casou aos 27 anos, uma idade já bastante avançada para as práticas da época, com Etienne Odile Alexandre, marquês de Falaiseau, oficial do exército. Os Falaiseau formaram afinal um casal unido, que passou os quatro primeiros anos de vida comum como toda a aristocracia terratenente francesa, entre os dois castelos rurais de que eram senhores, e uma luxuosa residência em Paris onde participavam da vida mundana da Corte de Versalhes¹¹⁹. Quando a Revolução francesa eclodiu, eles viram suas terras e castelos ocupados e pilhados. Refugiaram-se em Paris. As primeiras condenações à morte de membros da nobreza titular em 1791 provocaram um pânico na capital. Começaram a circular listas de nobres a prender. Muitas famílias deixaram Paris precipitadamente para se refugiarem além fronteiras. Pensou-se durante anos em organizar um corpo militar aristocrático afim de poder avançar contra Paris com uma ofensiva militar. Logo em 1791, os Falaiseau, Josephine Camper, e as crianças respectivas decidiram fugir para a Alemanha. Josephine regressou rapidamente para socorrer a mãe que ficara sozinha em Paris. A fuga dos Falaiseau havia desencadeado a repressão contra a família Desnos. Mãe e filha mergulharam então na clandestinidade, vivendo escondidas e protegidas por amigos, vendendo os móveis da casa parisiense dos Falaiseau para sustentar os foragidos e os clandestinos. Os Desnos viviam certamente, quatro gerações após João Carvalho de Moura, a mesma situação de perseguição, nas mesmas dramáticas condições de infâmia, um por ter sangue de judeu, e os bisnetos por terem... “sangue azul”.

O casal Falaiseau iniciou, como boa parte da nobreza com que se havia cruzado em Versalhes, uma errância pelo norte da Europa, a qual durou cerca de 10 anos. Os Falaiseau, como todos os emigrantes, haviam sido banidos e não podiam regressar a França. Andavam sempre em movimento, receando as denúncias. Passaram pela Alemanha, Holanda, Bruxelas, Londres.... Despojados de tudo, foram trocando as jóias que traziam por comida e dormida. Passaram pela mais completa miséria. Foram-lhe morrendo os filhos pelas rotas da errância, vítimas da falta de tratamentos médicos, de alimentação e do medo constante de serem apanhados e guilhotinados. Em Paris, Josephine foi várias vezes presa a partir 1793. A mãe conseguiu refugiar-se em Saint-Germain en Laye em casa dos velhos amigos Moracin. Os Falaiseau só regressaram do exílio com o perdão de Napoleão em 1801, e instalaram-se na única casa que possuíam em Paris. Adelaide viria a falecer em 1812, dois anos antes da mãe Jeanne Carvalho, que vivia há anos retirada num estabelecimento religioso de Saint Germain en Laye.

2. OS GOVERNADORES DA FRANÇA ULTRAMARINA

Na História de linhagem de João Carvalho de Moura, as duas primeiras gerações colocaram-se no círculo imediato da autoridade local à qual as Companhias europeias delegavam o poder de decisão. A terceira acedeu directamente ao exercício do poder

¹¹⁹ A família era originária da antiga província francesa de Touraine. Eram senhores dos castelos de Escrignelles e de Revaudière.

governativo na Índia pela via feminina. Na quarta e até na quinta gerações foram os descendentes masculinos da linhagem que acederam às funções de comando militar e de governo político, tanto a nível metropolitano (em França) como colonial.

De facto, logo na primeira geração, a viúva de João Carvalho de Moura, Marie Jorge Moreira e a sua filha Joana casaram com membros do Conselho governativo de Chandernagor (Samuel de Labat et Guillaume Guillaudeau) os quais assumiram alguns mandatos de direcção da capital do Bengala francês e das suas feitorias subalternas. O segundo marido de Antónia Carvalho, Luís de Medeiros, também foi o primeiro vereador « português » da cidade de Madrasta, quando a Câmara municipal foi criada em 1727.

Na terceira geração, dois dos genros de Francisco foram governadores de Madrasta (Charles Floyer e Charles Smith) e um outro membro do Conselho Superior de Pondichéry (Pierre Denis). Alexandre Carvalho também casou a filha Anne com Samuel Middleton, membro do Conselho governativo de Calcutá. Mas foi a sua filha Jeanne que assumiu com o marido Jean Law de Lauriston o governo geral da Índia francesa entre 1764 e 1776. Esta foi a primeira e a única nomeação Real na família, no século XVIII.

Verificam-se aqui algumas das características próprias do Antigo Regime no ultramar, onde as Companhias restringiam as possibilidades de acesso ao matrimónio legítimo dos seus funcionários às senhoras europeias e mestiças, viúvas ou solteiras. Entre os diferentes portos europeus da costa oriental indiana, a reprodução dos círculos de poder acabava por ser endogâmica e as mesmas famílias descendentes « portuguesas » encontravam-se simultaneamente ligadas às elites francesas, inglesas, dinamarquesas e até, mais raramente, holandesas. Na costa ocidental, como o estudámos em outra publicação, os funcionários franceses procuraram também as suas esposas directamente em Goa¹²⁰.

A desintegração da Índia francesa acabou com essa elite sócio-política. O mesmo aconteceu na Índia Britânica mas por outros motivos. Logo a partir da década de 1790 começaram a aparecer regulamentos discriminatórios que foram eliminando a capacidade de as famílias mestiças acederem ao exercício do poder, fechando-se-lhes o acesso aos espaços administrativos e militares dos poderes europeus (passaram a residir na “cidade preta”). Às elites mestiças da Índia, que consideravam ser europeias, restava-lhes como melhor solução a migração para a Europa ou, mais tarde, para a África. Isso explica também o abandono da Índia pela quase totalidade dos descendentes das famílias « portuguesas » mais influentes como os Carvalho.

Nesse sentido constatamos que, dos netos ou bisnetos de Antónia Carvalho que continuaram a residir na Índia, nenhum acedeu a uma função governativa ou de direcção administrativa no século XIX. Na organização colonial que caracterizou os territórios franceses do Índico e as ilhas do Atlântico, todos os cargos de responsabilidade foram então atribuídos a funcionários vindos de França. Constatamos, no entanto, pelas sondagens efectuadas nos relatórios conservados nos arquivos da marinha (ministério encarregado do ultramar e das colónias antes de 1889), que na segunda metade do século XVIII os filhos dos funcionários ultramarinos eram formados nas escolas militares fran-

¹²⁰ Ernestine Carreira, *Globalizing Goa*, *op. cit.* p. 217.

cesas para exercerem depois responsabilidades no ultramar, o que explica o esforço feito pelo governo francês para pagar os estudos destes núcleos sociais muitas vezes de remota origem mestiça. O recente projecto internacional de pesquisa Globiber pôs em relevo as redes familiares que ligavam boa parte do corpo dos governadores nas colónias portuguesas e espanholas antes dos anos 1930¹²¹. Nuno Gonçalo Monteiro já havia aliás salientado essa realidade no grupo restrito dos vice-reis e governadores do Estado da Índia¹²². O mesmo aconteceu com o Índico francês.

No que diz respeito às quarta e quinta gerações da linhagem dos Carvalho, poucos sabemos ainda dos descendentes britânicos de Francisco e Alexandre Carvalho, mas constatamos que todos os netos « franceses » de Alexandre nasceram na Índia e de lá saíram crianças. Nenhum deles regressou à Índia porque todos assumiram cargos importantes na administração e no exército metropolitanos.

Em contrapartida, alguns dos netos e bisnetos de Francisco realizaram carreiras governativas ultramarinas, em particular na Índia. Podemos ver talvez nessa escolha de « permanência » o facto de os netos e bisnetos de Francisco não acederam à elite próxima dos soberanos e do parlamento francês, nem às mesmas condições de fortuna que os netos de Alexandre. O filho de Desnos de Kerjean e os filhos de Jacques Law, educados em Paris em escolas militares, fizeram depois carreiras ultramarinas. O Ministério dava prioridade aos descendentes dos oficiais ultramarinos nas nomeações.

O regresso da quarta geração dos Carvalho ao Índico situou-se no âmbito da ocupação britânica, e depois da restituição em 1816 dos pequenos enclaves reduzidos a territórios sem rendimentos.

Jeanne Carvalho (filha de Francisco) e o marido Jacques Desnos de Kerjean haviam deixado Pondichéry e a Índia, para acompanhar os marqueses de Dupleix. O governador da Índia (e tio de Jacques) acabava de ser destituído e chamado a Paris, acusado de uma série de desvios e erros de governo, e devia justificar-se. A precipitação parece neste caso uma evidência, já que Jeanne estava grávida e que não houve tempo para esperar que ela desse à luz antes de embarcar. Foi, portanto, na escala em Port-Louis (Ilha Maurícia) que nasceu, a 8 de dezembro de 1754, Joseph Desnos de Kerjean, afilhado dos marqueses de Dupleix.

Joseph Desnos de Kerjean, após ter passado a adolescência numa escola militar, saiu para a Índia aos 15 anos (cerca de 1770) assim que soube da morte do pai. O governo francês garantia aos filhos dos oficiais ultramarinos cargos no exército da Índia e, além do mais, ele era parente directo de Jeanne Carvalho, esposa do governador da Índia e sobrinho neto de Joseph Dupleix. Foi integrado como oficial do exército de Pondichéry até à queda da cidade em 1778. Foi expulso depois como preso de guerra, provavelmente no mesmo navio que Jean Law, e chegou a Paris em 1778. Os portos franceses da Índia foram demolidos pela segunda vez e permaneceram ocupados até 1785. Mas a guerra

¹²¹ Jean-Philippe Luis, *L'Etat dans ses colonies, les administrateurs de l'empire espagnol au XIXe siècle*, Madrid, Casa de Velazquez, 2015

¹²² Nuno Gonçalo Monteiro, Mafalda Soares da Cunha, « Vice-reis, governadores e conselheiros do Estado da Índia (1505-1834), recrutamento e caracterização social », In *Penelope*, Lisboa, Cosmos, 1995, Vol. 15.

marítima continuou a partir de Port-Louis, nas Mascarenhas. Logo em 1781 Kerjean regressou ao Índico, foi mandado para o Cabo de Boa Esperança (colônia holandesa) com Jean-Louis Monneron¹²³, outro primo afastado da família Dupleix. Os dois homens estavam encarregados de comprar o abastecimento alimentar das frotas de guerra que vinham para o Índico. Quando Pondichéry foi restituído à França em 1785, Joseph foi nomeado comandante do corpo de sipaios. Encontravam-se com ele dois outros parentes afastados: Charles Claude Ange Monneron, irmão de Jean-Louis e membro do Conselho Superior de Pondichéry, e Jean-François de Moracin, sobrinho de Léon Moracin, os dois ainda parentes dos Dupleix. Jean-François de Moracin, era *ordonateur* um cargo criado na década de 1770 para a gestão das finanças nos governos ultramarinos.

Mas em 1789, Joseph Desnos de Kerjean recebeu a notícia dos eventos revolucionários em Paris. Pediu autorização para voltar à Europa e regressou a Paris. Em 1790, recebeu, como Jean Law, a notícia de que os cidadãos da Índia os haviam designado como seus deputados na Assembleia Nacional. Os dois recusaram e deixaram o lugar ao terceiro da lista: Jean-Louis Monneron. Em 1791, a sua situação tornou-se perigosa: as suas irmãs fugiram para o estrangeiro e foi decretada ordem de prisão contra ele. Foi obrigado a refugiar-se em Londres e de lá saiu em setembro de 1792 para Pondichéry onde reintegrou o seu cargo de comando. Mas pouco tempo serviu porque em 1793 a Índia francesa foi militarmente ocupada, pela terceira vez, pelos britânicos. Desta vez não houve destruição nem expulsão dos habitantes. Joseph recebeu seu sobrinho, o jovem Paul du Camper (filho de Josephine, membro já da quinta geração), que também fugira de França para Londres, instalou-o em Madrasta, onde os Carvalho agora todos já falecidos, tinham deixado, talvez, aposentados¹²⁴, e regressou a França para ajudar a mãe e as irmãs, todas ameaçadas de morte. Chegou depois da execução do rei, em plena fase sanguinária do regime revolucionário. Joseph foi preso logo em 1793, sob a acusação de ter ostentado a cruz da ordem militar de *Saint-Louis*. Foi liberado pouco depois graças à intervenção de Paul de Barras, futuro governador da França de 1797 a 1799¹²⁵. Mas Joseph foi obrigado a exilar-se em Londres. Dali pediu apoio em 1794 a um outro antigo companheiro de Pondichéry, Louis Léger, para levar dinheiro à sua irmã e à sua mãe, que viviam clandestinamente em Paris. Nesse meio tempo Josephine havia sido presa e aguardava a sua condenação à morte. Léger conseguiu libertá-la com um falso certificado de casamento e os dois instalaram-se depois em Brest. Joseph regressou à Índia em 1797, com o acordo das autoridades militares britânicas, que lhe confiaram em 1802 o comando do estabelecimento francês de Karikal. Em 1803 chegaram à Maurícia a irmã Josefine e o cunhado Louis Léger, prefeito das Mascarenhas sob as ordens do General

¹²³ Jean Louis Monneron (1742-1805) era um primo afastado de Joseph Dupleix. Foi um dos sócios de Jean Law em Chandernagor, antes de ser expulso da Índia em 1778.

¹²⁴ A bisavó Marie Saint-Hilaire (viuva de Francisco Carvalho) e a Tetaravó Catarina Teixeira (viuva de Jean-Baptiste de Saint-Hilaire) haviam falecido as duas em Madrasta em 1791.

¹²⁵ Paul de Barras foi dos grandes generais da Revolução, membro do governo e amigo de Napoleão Bonaparte. Paul de Barras havia também sido companheiro de Joseph Desnos na década de 1770 em Pondichéry, sob as ordens de Jean Law. Fora expulso da Índia com eles em 1778.

Decaen. Os dois homens coordenaram a Guerra marítima no Índico, contra a Inglaterra, até à queda das ilhas em 1810¹²⁶.

Joseph Desnos de Kerjean regressou à Europa em 1814, quando se deu a queda do império napoleónico. Como membro fiel à antiga monarquia, e oficial mais graduado em exercício na Índia, foi encarregado do processo de restituição dos territórios da Índia e nomeado governador militar. Chegou a Pondichéry a 6 de maio de 1815¹²⁷. Joseph governou a Índia francesa durante um ano, e deixou depois a função a um governador civil. Foi promovido a *Maréchal de Camp*, como Jean Law quando acabou o governo da Índia em 1778, tendo regressado a França em 1818¹²⁸. Logo que acedeu à função governativa, Joseph Kerjean nomeou como governador militar de Mahé, Jacques Louis Law (1758- 1824) barão de Clapernou e... seu primo direito. Jacques Louis era o único filho homem de Jacques Law e Marie de Carvalho. Ele governou Mahé e a feitoria de Calicut de 1816 a 1819, e depois Chandernagor até 1824¹²⁹. O seu filho, Jacques Law de Clapernou também governou mais tarde Chandernagor de 1844 a 1847 e de 1857 a 1859.

Em resumo, o governo da Índia francesa foi assumido de 1765 a 1776 pelos netos de Alexandre Carvalho, e no século XIX (1815 a 1859) por dois netos e dois bisnetos de Francisco Carvalho¹³⁰. Jacques Louis Law integrou a escola militar de Paris após o falecimento do pai Jacques Law em 1765. Apesar de serem contemporâneos, teve uma carreira e um percurso de fortuna muito diferente do seu primo direito Bernard Alexandre Law (marechal de Lauriston). Como seu outro primo Joseph de Kerjean, não aderiu ao Bonapartismo e ficou na via tradicional das carreiras do exército ultramarino. Os descendentes franceses de Francisco Carvalho ficaram fiéis à ordem tradicional do antigo Régime e permaneceram na aristocracia de serviço, sem fortuna. Os descendentes franceses de Alexandre Carvalho, geralmente ligados à maçonaria e ao Bonapartismo, acederam à nobreza titulada com carreiras ligadas à alta administração na França e no ultramar atlântico francês.

3. A CONQUISTA DE UM NOVO IMPÉRIO: A AVENTURA NAPOLEÓNICA

Na sequência dos três ataques aos portos da Índia francesa pelas tropas britânicas, várias vagas de refugiados atingiram os portos neutros europeus da Índia (Goa inclusive)

¹²⁶ Dos dois filhos de Josephine, apenas a filha que teve com Louis Léger teve descendência. Pauline Léger casou com o visconde de Marigny e teve por descendentes os condes de Lesguera, Roquefeuil, e os viscondes de Réals.

¹²⁷ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des anciennes archives de l'Inde Française*, Pondichéry 1816-1855, Paris, Ernest Leroux, 1936, p. II.

¹²⁸ Joseph Desnos faleceu em Brest em 1821, aos 66 anos. Na Índia casou-se, segundo os arquivos do Estado Civil de Pondichéry, numa curiosa situação de bigamia, com a esposa de Jean-Louis Monneron.

¹²⁹ Jacques Louis Law de Clapernou foi o único neto de Francisco Carvalho a deixar descendência na Índia. Dois dos seus quatro filhos, Amédée Law de Clapernou e Blanche Law de Clapernou ali se estabeleceram com a família.

¹³⁰ Os governadores da Índia foram Jacques Desnos de Kerjean (1815-1816) e seu sobrinho Paul du Camper (28 de Abril de 1840 a 16 de Novembro de 1844).

e embarcaram depois, geralmente rumo às Mascarenhas, mais raramente para França. Como no caso dos irmãos Law e esposas em 1761, a maioria dos funcionários e militares que chegaram a Paris, passaram pelos portos britânicos porque haviam sido despojados de seus bens, expulsos e transportados à força para a Europa. A vaga de 1778 foi, porém, menos violenta em termos de nervosismo das autoridades britânicas porque nos portos da Índia britânica haviam sido construídas defesas capazes de resistir a ataques navais. No entanto, muitas famílias chegaram a França arruinadas ou sem condições de fortuna para viver de suas rendas. As duas filhas de Francisco Carvalho, tal como a filha de Alexandre, lutaram para fazerem valer os anos de serviço dos seus respectivos maridos na Índia. Receberem pensões e bolsas para mandarem formar os filhos e poderem servir a Coroa no futuro. De facto, nas últimas décadas da monarquia francesa, o exército era comandado quase exclusivamente por oficiais oriundos da nobreza e formados em escolas militares. Os requerimentos dirigidos por Jeanne Kerjean, Marie Law e Jeanne Law ao Secretário de Estado da Marinha na década de 1770, mostram não somente as dificuldades materiais que os afligiam, mas, sobretudo, a decepção frente à total indiferença da Corte e dos serviços administrativos da Marinha para com estas famílias que haviam dedicado carreiras inteiras ao serviço da *Compagnie des Indes*.

Como já o descrevemos, a chegada da terceira geração dos descendentes Carvalho a Paris decorreu em circunstâncias particularmente dramáticas nas décadas de 1760 e 1770. Além das filhas de Francisco, que ficaram viúvas muito jovens e com poucos recursos para educarem famílias numerosas, a reação do secretariado de Estado de Marinha à chegada de Jeanne Carvalho e de Jean Law, após 10 anos de extraordinária energia investida na reconstrução da Índia francesa, foi vivida como uma humilhação.

Como em 1761, a viagem de regresso à Europa em 1776 foi dramática. Jeanne saiu com os filhos para França logo após a destituição do marido em 1776. O navio naufragou na costa de Angola. Toda a família sobreviveu, mas não sabemos se salvaram os bens que traziam. Foram depois reenaminhados para Lisboa num navio português, antes de viajarem para Paris. Apesar da influência da família Lauriston, que tinha acesso à Corte, nada havia sido previsto para os acolher. Jeanne Carvalho mostrou-se particularmente preocupada com os rumores que circulavam acerca do enriquecimento ilícito do marido, o que a destituição parecia confirmar (o caso de Dupleix ainda se encontrava em todas as memórias). O crédito de uma família comprometia o futuro dos filhos e esse foi o seu primeiro combate. Conseguiu convencer o Ministro que devia promover o marido antes de seu regresso à Europa para confirmar que a sua « substituição » não havia sido uma « destituição ». E, nesse ponto, o ministro acedeu ao seu pedido.

Jean Law regressou a Paris em 1779. Tentou em vão durante anos reaver do Tesouro Real as importantíssimas somas pessoais investidas durante o seu governo para permitir o funcionamento das instituições e o pagamento dos seus funcionários e militares na Índia¹³¹. Mas a França da década de 1780 vivia uma crise financeira profunda.

¹³¹ *On m'a cru riche, on s'est trompé, dans le monde entier je ne possède rien que les revers sans nombre que j'ai essayés*. Requerimento de Jean Law ao Secretário de Estado da Marinha, 21/12/1780. A.N.O.M., *Personnel colonial ancien*, E 264.

O rei concedeu-lhe a condecoração de comandante de ordem de São Luís¹³². Conseguiu, enfim, uma pensão de aposentadoria, que permitiu ao casal residir, sem luxo, em Paris até falecerem. A Índia francesa foi restituída à França em 1785 e reocupada militarmente pela terceira vez entre 1793 e 1816. Os testamentos de Jean Law e Jeanne Carvalho mostram que, fora os objectos pessoais que puderam trazer com eles, não recuperaram nada dos bens deixados na Índia. Na Corte como na opinião pública francesa vigorava o imaginário de riquezas fabulosas acumuladas no Oriente. Essa ideia pré-concebida já havia custado o final de carreira a Joseph Dupleix. Pelo testamento de Jean, falecido em 1806, sabemos que o casal apenas conseguiu dotar três dos sete filhos¹³³.

Mas a coroa assumiu financeiramente a formação militar dos seis filhos Law, cinco em escolas militares e o sexto, Jean Guillaume Law de Lauriston, na *Compagnie des Gardes de la Marine* em Toulon.

De toda a quarta geração de descendentes dos Carvalho em França, o filho mais velho Jacques Alexandre Law de Lauriston (1768 -1828) permanece ainda hoje o mais célebre. Ele entrou em 1784 na *Ecole Militaire de Paris*, onde se tornou amigo íntimo de um condiscípulo chamado... Napoleão Bonaparte. Jacques Alexandre foi um dos principais actores da epopeia napoleónica e tem seu nome gravado no Arco do Triunfo em Paris.

Após sua formação no colégio militar de Paris, Jacques Alexandre especializou-se em artilharia (como o pai) e foi afectado num regimento do Norte de França. Era o mais velho e o herdeiro da fratria. Foi o mais bem dotado (30.000 libras) em 1789 quando se casou com Claudine Marie Leduc, filha de um inspector real do corpo de artilharia. Mas rebentou pouco depois a Revolução. O pai da esposa perdeu seu cargo e os seus bens e nunca pagou o dote da filha. A França entrou em guerra contra a Grã-Bretanha e outros reinos europeus a partir de 1793. Jacques Alexandre acabou por se demitir do exército, às ordens do governo revolucionário, em 1796.

Contrariamente aos Kerjean, os Law não foram atingidos pelas perseguições revolucionárias, talvez por causa da sua ligação com as redes da Maçonaria e a protecção de Paul de Barras. Mesmo assim, Jean Law e Jeanne de Carvalho, que já haviam visto desaparecer o filho oficial de marinha, decidiram pôr dois outros a salvo na Grã-Bretanha.

¹³² A ordem de São Luís foi criada pelo rei Louis XIV em 1693 para recompensar os oficiais católicos mais valorosos dos exércitos com mais de 10 anos ao serviço da coroa. Existiam três graus nobilitantes: *Chevalier*, *Commandeur* e *Grand-croix*. Jean obteve o grau de *Commandeur*, geralmente atribuído a todos os governadores coloniais.

¹³³ Os filhos sem dote seguiram a carreira militar antes de integrarem a Administração pública. Charles Louis Law de Lauriston (1769-1849) foi inspector das florestas nacionais e director geral das finanças em vários departamentos do sudeste da França. Casou-se com Agnès de Bourbers. Louis George Law, o mais novo (1773-1836), trabalhou como negociante na ilha de Santo Domingo até 1806. Foi depois nomeado Director Geral dos Impostos. Casou-se com Agnès de Vernéty. Archives Nationales de France, Paris, *AN 376 AP 47 Papiers Law*.

Estes optaram depois pela nacionalidade britânica (os avós Law eram vassallos da coroa britânica) e lutaram contra a França napoleónica¹³⁴.

Em França, Jacques Alexandre regressou ao serviço activo a 5 de março de 1800, já sob as ordens de Napoleão. Amigos íntimos (foi a ele que o novo imperador confiou mais tarde a educação militar de seu filho único), Jacques já era general de brigada quando os dois fizeram a campanha da Itália. Jacques foi depois um dos negociadores da Paz de Amiens em Londres. Entre 1805 e 1807 organizou com Napoleão as campanhas da Europa de Leste. Foi nomeado governador geral de Innwiertel em 1805, governador de Ragusa e Cattaro na Dalmácia em 1806, e governador de Veneza em 1807 antes de comandar as campanhas de Alemanha em 1808. Em 1812 era coronel general da guarda imperial, cargo que manteve após a destituição de Napoleão, quando passou a ser comandante da guarda real e ajudante de campo do novo rei Louis XVIII. Acabou a carreira como Marechal de França em 1820¹³⁵.

As promoções militares acompanharam a nobilitação. Foi elevado ao título de conde do Império em 1808. Apesar disso, recusou apoiar Napoleão no seu regresso da ilha de Elba em 1815. Em agradecimento, o rei Louis XVIII concedeu-lhe o título de Marquês de Lauriston em 1817. Jacques aceitou depois a cargos ministeriais em França. Foi elevado a Par de França em 1815, nomeado Ministro e Secretário de Estado em 1820 e depois Ministro de Estado em 1824.

Faleceu em 1828, aos 60 anos nos braços de uma dançarina, sem nunca ter regressado à Índia, onde nasceu e que havia deixado aos 8 anos de idade. Na época da sua morte, era um dos homens mais ricos de França em dinheiro e propriedades, fortuna que herdou o filho mais velho Auguste Jean Law, segundo marquês de Lauriston¹³⁶. Todos os seus filhos foram também elevados à nobreza titular.

Além da espectacular ascensão do filho de Jean Law e Jeanne Carvalho, também o bisneto e afilhado de Francisco Carvalho, Adrien François de Bruno (1771-1861), acabou em 1784, no mesmo ano que Jacques Alexandre Law, a escola militar de Paris em 1784. Integrou depois o exército na arma de cavalaria. Tinha atingido o grau de capitão em 1798 quando entrou, como Alexandre, nas novas tropas de Bonaparte. Era em 1801 chefe de esquadra dos famosos *Hussards*. Em 1806, Napoleão confiou-lhe o cargo de confiança de *aide de camp* do irmão Louis Bonaparte, que acabava de ser declarado rei de Holanda. Era em 1808 o militar mais graduado da Corte de Holanda (*Lieutenant General* e *Grand Ecuyer*). Participou na campanha da Rússia sob as ordens de Alexandre Bernard Law de Lauriston. Já como general, fez a campanha de Hungria, onde ficou

¹³⁴ François Joseph (ou Jean) Law de Lauriston (†1822) seguiu a carreira do negócio e abriu uma firma comercial muito rentável em Londres. Conseguiu comprar as terras dos antepassados Lauriston na Escócia. Joseph Claude Law de Lauriston (1770-1804) foi oficial de artilharia na Escócia. Archives Nationales de France, Paris, AN 376 AP 47 *Papiers Law*; *Annuaire de la noblesse française et des maisons souveraines de l'Europe*, Vol. 20, Paris, Bureau de la Publication, 1863, p. 266.

¹³⁵ Archives Nationales de France, Paris, AN 376 AP 47 *Papiers Law* e AN 201 APS.

¹³⁶ Para além do seu filho e herdeiro o Marquês de Lauriston, a sua filha Louise casou-se com o conde de Hocquart de Turtot, camareiro-mor do rei Carlos X, e o seu terceiro filho foi elevado à categoria de conde de Lauriston. *Annuaire de la noblesse française, op.cit.* p. 266. Archives Nationales de France, Paris, AN 376 APS.

preso até 1814. Participou também na batalha final do império em Waterloo e regressou ferido para casa¹³⁷.

Mas o mais extraordinário é que em Waterloo, o grande inimigo e vencedor dos Franceses... também estava ligado por aliança com a linhagem dos Carvalho. De facto, Adrien François de Bruno era primo direito de Charles Culling-Smith, o qual tinha casado em 1799 com Ann Wellesley, a própria irmã de Arthur Wellesley. O que fez deste bisneto de Francisco Carvalho o cunhado do futuro duque de Wellington. Arthur Wellesley serviu na Índia sob as ordens do irmão Richard Wellesley, que foi governador da Índia de 1797 a 1805. Após ter regressado à Europa, foi encarregado da campanha de Portugal contra as tropas napoleónicas. Na Península ibérica, foi o marechal general da coalizão britânica, portuguesa e espanhola que lutou contra os exércitos franceses. E foi enfim o comandante em chefe das forças que derrotaram Napoleão em Waterloo. O cunhado Charles Culling Smith, foi ele próprio Secretário de Estado da Grande Bretanha em 1809.

Em resumo, entre 1809 e 1824, um bisneto de Francisco Carvalho chegou ao cargo de Secretário de Estado na Grande-Bretanha e um neto de Alexandre chegou ao cargo de Ministro de Estado em França. Os dois eram também segundos primos pela linhagem Law.

VII – A constante Marítima: dos Negócios Marítimos à Circum-navegação

A História excepcional da linhagem Carvalho tem uma constante que uniu as quatro gerações que tivemos a oportunidade de estudar: a ligação ao mar. A cabotagem e os armamentos marítimos garantiram a fortuna das duas primeiras gerações. Na terceira, as fortunas do mar começaram já a alternar com cargos administrativos e militares, mais adequados ao estatuto de nobreza que os descendentes iam adquirindo. No início da década de 1770, apenas dois membros da família tinham ainda capacidade financeira para armar navios: Francis Barneval (†1773) filho de Antónia Carvalho, e Jean Law de Lauriston, genro de Alexandre Carvalho. Na década de 1780 restava apenas em actividade no Índico João Carvalho, um dos filhos mais novos de Alexandre Carvalho, o qual viria a ser o primeiro e o único da família a armar para Lisboa, Goa e Macau. Mas parou em 1793 por causa da guerra entre Franceses, Britânicos e Portugueses no Índico.

A experiência do mar, a fortuna, a capacidade de adaptação e o acesso ao saber científico na época das Luzes também levaram alguns dos descendentes de João Carvalho

¹³⁷ Adrien François de Bruno integrou a nobreza dita “de império » com o título de barão de Bruno. Após a queda do império foi prefeito (governador militar nomeado pelo rei) do Departamento de Hérault (Montpellier) na época do rei Carlos X e, mais tarde, prefeito militar do Departamento dos Vosges (Nordeste da França) em 1832.

O filho de Adrien de Bruno, e trisneto de Francisco Carvalho, Edouard Hubert Joseph Bruno (1802-1870) foi também General. Comandou a célebre escola de cavalaria de Saumur de 1859 a 1861. Archives Nationales de France, Paris, AN 376 AP 47.

de Moura a serem actores dos grandes descobrimentos marítimos das últimas décadas do século XVIII.

Quando Jean Law de Lauriston regressou à Índia como governador em 1765, os meios científicos debatiam a possibilidade da existência de terras austrais no oceano Pacífico. O acesso ao Pacífico havia sido o exclusivo da Coroa espanhola até meados do século XVIII, mas, logo a partir do final da guerra de Sete Anos, as outras nações europeias aboliram os monopólios comerciais na navegação transoceânica e vários projectos começaram a emergir sustentados oficialmente pelos soberanos, os quais apoiaram por sua conta e prestígio as grandes expedições científicas que tinham por missão alargar as fronteiras do mundo conhecido. A guerra de Sete Anos também havia permitido a jovens oficiais de marinha, que navegaram no Atlântico e no Índico, adquirir uma boa experiência dos mares. Franceses e Britânicos lançaram-se quase simultaneamente nesta corrida à conquista do Pacífico, à procura de novas terras por explorar. A viagem inaugural de James Cook entre 1766 e 1768 e o reconhecimento do que viria a ser a Austrália, a Nova Caledónia, teve um impacto científico imenso na Europa da época. O mesmo aconteceu com a expedição francesa de Louis Antoine de Bougainville (1766 a 1769) que foi de França até ao Pacífico, passando pelo Cabo Horn. Descobriu a ilha de Taiti e regressou depois pelo oceano Índico.

A expedição de Bougainville havia sido já pensada pelo Secretário de Estado da Marinha, Etienne de Choiseul (1758-1770), que foi também o responsável pela nomeação de Jean Law no governo da Índia após a restituição dos territórios em 1764. Antes de sair para a Índia, Law rodeou-se de homens de experiência que já haviam trabalhado no Índico, como o irmão, Jacques Law, e o primo por aliança Jacques Desnos de Kerjean, com os quais contava para reconstruir o exército. Convidou também antigos oficiais de Marinha como Jean-François Marie de Surville (1717-1770), antigo capitão da *Compagnie des Indes* que navegava no Índico desde a década de 1740. Surville integrou logo em 1765 o Conselho Superior de Pondichéry. O regresso dos Franceses à Índia também atraiu uma nova geração de jovens funcionários, que armaram depois por conta própria. Entre eles a conhecida fratria Monneron, parentes afastados de Dupleix e futuros sócios de Jean Law. Pierre Monneron foi escolhido aos 19 anos como escrivão na expedição de Bougainville¹³⁸. Em Pondichéry actuava outro membro da fratria, Charles Claude Ange Monneron, que havia sido contratado por Jean Law como escrivão do Conselho Superior.

Informados da partida das expedições de Cook e de Bougainville, Jean Law e Jean Baptiste Le Chevalier associaram-se com Surville para organizar uma expedição privada a partir da Índia. Surville foi a França em 1767 para obter a autorização do Secretário de Estado, o duque de Praslin, o qual apoiou sem reserva este projecto. O navio *Saint-Jean Baptiste* saiu do porto de Lorient em junho de 1767. Além de Surville, havia também embarcado Pierre Monneron, contratado como futuro sobrecarga da expedição. O navio chegou a Chandernagor em março de 1768, após uma escala em Port-Louis (Maurícia).

¹³⁸ Archives Nationales Paris, AN B/4/316/28.

O *Saint-Jean Baptiste* (650 toneladas, 36 canhões), era novo e pertencia à sociedade de Law e Le Chevalier.

Foi necessário um ano de preparação para reunir a carregação, as reservas alimentares, a tripulação e os conhecimentos científicos necessários a uma viagem prevista para quatro anos de navegação, o que exigiu um investimento financeiro considerável, no qual participaram todos os sócios, em particular Jean Law¹³⁹. Este dispunha em Bengala dos capitais herdados de Alexandre Carvalho, falecido poucos anos antes. A preparação científica beneficiou da passagem pela Índia do astrónomo Jean-Baptiste Gentil de la Galaisière em 1768. Law construiu-lhe em apenas dois meses um observatório nas ruínas do antigo forte de Pondichéry (demolido em 1761 pelos Ingleses)¹⁴⁰. O navio saiu da baía de Engely (Bengala) a 3 de março de 1769. A primeira etapa da viagem começou como um percurso habitual de cabotagem regional. O navio foi carregar mercadorias a Yanaon, Mazulipatnam e finalmente chegou a Pondichéry onde ficou de 2 de maio a 5 de junho para embarcar a tropa. Seguiu depois para as Filipinas e mais para o Pacífico (ilhas Salomão, Nova Zelândia, já reconhecidas por Cook...). Mas a longa viagem do *Saint-Jean Baptiste* acabou desastrosamente nas costas do Peru¹⁴¹. Surville morreu afogado em abril de 1779 em Chilca (Peru) e o navio, dirigido pelo seu segundo oficial, Guillaume Labbé, acabou sequestrado e sua tripulação imobilizada em Calao, por ordem do vice-rei espanhol. A tripulação mandou então Pierre Monneron sozinho para a França afim de pedir ao rei para negociar com a coroa espanhola a libertação do navio e da tripulação, assim como a restituição da carregação. Pierre conseguiu essa missão em Paris. Após o acordo de Madrid, embarcou em Cádiz a 6 de março de 1772, no navio espanhol *Aquiles*. Atingiu finalmente Calao a 8 de abril de 1773 e o navio pôde deixar o Peru¹⁴². Em vez de valorizar a iniciativa de Law, esta expedição provocou a sua ruína financeira e levou o novo Secretário de Estado a avançar com a hipótese da sua destituição do governo da Índia.

Mas o regresso de Jean Law e Jeanne Carvalho à Europa em 1778 e a sua ruína financeira não acabaram com os projectos familiares de exploração de novos mares. Doze anos após os desastre do *Saint-Jean Baptiste*, um neto de Alexandre Carvalho participou

¹³⁹ O carregamento foi avaliado em 2,5 milhões de libras. Os fundos foram avançados por Jean Law, Jean Baptiste Le Chevalier, Jean Delessert (parente por aliança dos Carvalho). Surville investiu 60.000 libras, ou seja, a totalidade do dote da esposa. A tripulação compunha-se de 114 europeus sem experiência de Índia, e de 27 lascars, marinheiros indianos habituados à navegação nos mares da Ásia. Philippe Haudrière, *Les Français dans l'océan Indien, XVII-XIXe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 267.

¹⁴⁰ Guillaume Joseph Hyacinthe Jean-Baptiste le Gentil de la Galaisière, *Voyage dans les mers de l'Inde : fait par ordre du roi, à l'occasion du passage de Vénus, sur le disque de soleil, le 6 juin 1761 et le 3 du même mois 1769*, Paris, Imprimerie Royale, 1779, Vol. 1, p. 33.

¹⁴¹ Pierre Antoine Monneron, *Journal du voyage fait sur le vaisseau le « Saint-Jean-Baptiste », commandé par M. de Surville, Capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes et chevalier de l'ordre royal et militaire – 1769*. Bibliothèque Nationale de Paris, Section des Manuscrits, *Nouvelles Acquisitions françaises*, 9436-9437.

¹⁴² Alain Morgat, *Le dramatique tour du Monde du Chevalier de Surville, 1769-1773*, Paris Service Historique de la Marine, Le Gerfaut, 2004 ; John Dunmore, *L'épopée fatale, le voyage de Surville, 1769-1770*, Paris, l'Harmattan, 2009 (Primeira edição em inglês em 1981).

na maior e mais célebre expedição de circum-navegação francesa do século XVIII: a grande viagem do conde de Lapérouse.

Como todos os oficiais de marinha pertencentes à nobreza, Lapérouse (1741-1788) formou-se na *Compagnie des Gardes de la Marine*, em Brest, e adquiriu a experiência da navegação nos mares do globo durante a guerra de Sete Anos. Ele conhecia bem o Índico por ter estado estabelecido na Ilha Maurícia a partir de 1772 e ter viajado várias vezes para a Índia durante o governo de Law de Lauriston. Alguns dos oficiais que embarcaram nas duas fragatas da expedição (*La Boussole* e *l'Astrolabe*) haviam trabalhado sob as ordens de Jean Law na Índia e mantiveram relações com ele após o seu regresso à Europa. Pode-se citar em particular o irlandês Clonard, comandante de navios na Índia, sob as ordens do qual La Pérouse defendeu o porto francês de Mahé (a sul de Goa) cercado pelo Raja de Bayanour. Lapérouse residiu vários anos em Port-Louis (Maurícia) e regressou a França em 1777 com uma sólida experiência do Índico e do Atlântico. Como oficial da marinha real participou activamente em expedições na América durante a guerra de Independência dos Estados Unidos e comandou vários navios de guerra. Ali adquiriu experiência de comando e da proteção sanitária das tripulações em situações extremas.

Em 1776, Jeanne Carvalho viajou com os filhos para França, entre os quais Jean Guillaume Law de Lauriston, nascido em 1766. Ele entrou em 1782, aos 16 anos, na *Compagnie des Gardes de la Marine*, em Toulon. Fez uma primeira campanha ainda durante a guerra de independência dos Estados Unidos e serviu depois sob as ordens de Clonard, que também actuou no Atlântico após a sua expulsão da Índia em 1778.

Lapérouse foi escolhido em 1785 pelo ministro, o marquês de Castries, para comandar uma futura grande viagem à volta do mundo que a coroa projectava para completar as observações de Thomas Cook. Jean Guillaume foi seleccionado, dentre um grande número de candidatos, para esta expedição, que contava com alguns dos mais conhecidos cientistas franceses da época. Além das qualidades deste jovem oficial de 19 anos, o apoio decisivo à sua candidatura veio de Clonard, que ocupava a posição de segundo comandante na fragata *l'Astrolabe*.

Os Law também conheciam bem Paul Mérault Monneron, irmão de Pierre e Jean-Louis Monneron, e amigo pessoal de Lapérouse. Escolhido como chefe engenheiro da expedição, ele era considerado como um dos cientistas mais brilhantes da época.

O jovem Jean Guillaume seguiu para Brest em 1785, e nesse meio tempo em Paris os pais compraram-lhe o enxoval para a viagem, assim como reservas suplementares de alimentos secos, e sobretudo, uma quantidade muito importante de medicamentos adaptados às doenças tropicais. Conservam-se hoje ainda algumas cartas de Jean Guillaume aos pais nesses meses de preparação, as quais revelam a modéstia dos rendimentos dos Law de Lauriston na década de 1780:

*Je sais, mon cher Papa, dit-il, combien je vais vous coûter cette campagne-ci et la gêne où vous mettez pour satisfaire à toutes les choses qui me sont nécessaires. Je tâcherai par ma conduite de mériter toute la tendresse que vous me témoignez et de vous dédommager de toutes les peines que je vous donne*¹⁴³.

¹⁴³ Archives de la Marine, Vincennes, *Dossier Jean Guillaume Lauriston* 378.

As duas fragatas *la Boussole* e *l'Astrolabe* partiram de Brest a 1 de agosto de 1785 para uma viagem de três anos sem regresso. Fizeram escala na Ilha da Madeira, em Santa Catarina e passaram sem dificuldade o Cabo Horn. Em abril de 1786, a expedição chegou à ilha da Páscoa, em maio às ilhas Sandwich (Hawai). Passando pelo Canadá, os navios seguiram depois pelo Pacífico até Macau, onde chegaram a 3 de janeiro de 1787. Passam mais tarde pelas Filipinas antes de explorar o mar do Japão. Uma parte do enorme material científico já recolhido, assim como alguns arquivos da expedição foram dali mandados para França. A expedição rumou depois para o Pacífico e chegou em janeiro de 1788 a Botany Bay, na Austrália. Ali foi escrita a última carta de Jean Guillaume aos pais a 6 de fevereiro. A partir daí as fragatas e as tripulações desapareceram. Apesar de terem sido mandadas várias expedições à procura do rasto dos navios, só em 1828 se localizou o lugar do seu naufrágio em Vanikoro, nas ilhas Salomão.

Jean Law e Jeanne Carvalho faleceram respectivamente em 1797 e 1806, sem saber o que tinha acontecido a seu filho. O jovem Guillaume faleceu com 21 anos. Não era um dos grandes oficiais nem um dos cientistas da expedição. O seu nome não é conhecido¹⁴⁴. Mas os pais, e após a sua morte, o seu irmão o marechal de Lauriston, guardaram preciosamente todas as suas cartas, que ficaram na família até 1972, quando apareceram num Leilão em Paris. Estão hoje conservadas no arquivo da Marinha, em Vincennes. A leitura das cartas, tanto nas escalas da Madeira, Brasil, Macau... não mostra nenhum relacionamento cultural ou identitário entre o jovem Law e o mundo “português”. Esta geração, apesar de nascida na Índia, também já não praticava o português.

O desaparecimento da expedição de Lapérouse, acabou com as ambições dos descendentes de Alexandre Carvalho nas grandes expedições viagens de circum-navegação. No entanto, vários descendentes de Francisco Carvalho, da sua quinta geração, escolheram a carreira de oficiais de Marinha. Já tivemos oportunidade de evocar a carreira de Paul de Nourquer du Camper (1776-1849), filho de Josephine de Kerjean, bisneto de Francisco Carvalho e sobrinho-neto de Dupleix. Órfão de pai, Paul du Camper foi mandado pela mãe para Madrastra, com apenas 17 anos, para escapar das perseguições revolucionárias em França¹⁴⁵. Em 1803 chegaram a Port-Louis, capital dos estabelecimentos franceses do Índico, um governador geral (General Decaen) e o Prefeito Léger, nomeados por Napoleão. Léger era também o padrao de Paul du Camper, que foi nessa época nomeado agente da França nas ilhas Filipinas e residiu em Manila até 1808. Ali adquiriu um profundo conhecimento do arquipélago.

Após a queda das ilhas Mascarenhas em 1810, ele regressou com a família para Brest, onde Léger foi nomeado prefeito marítimo. Integrou a marinha real em dezembro

¹⁴⁴ Os estudos mais recentes sobre esta expedição têm-se interessado pelos membros menos conhecidos da tripulação. Bernard Jimenez, *l'Expédition Lapérouse : une aventure humaine et scientifique autour du Monde*, Paris, Glénat, 2019.

¹⁴⁵ O Jovem Paul du Camper participou, com apenas 16 anos, na Batalha de Valmy em 1792: uma coalizão da Prússia e dos oficiais da aristocracia francesa exilados, e que haviam marchado sobre a França, para libertar Louis XVI. A vitória francesa em Valmy legitimou o governo revolucionário e obrigou os sobreviventes, entre os quais Paul du Camper, a refugiarem-se no estrangeiro. Paul foi para Londres e dali seguiu para Madrastra.

de 1814. Em 1824 foi promovido a *capitaine de vaisseau*. Fez uma viagem à Ásia como oficial a bordo da fragata *Cléopâtre* entre 1821 e 1823, o que lhe permitiu aprofundar os seus conhecimentos sobre Madagascar, a Malásia, as Filipinas e fez escala em Malaca, de onde haviam saído sem antepassados portugueses cerca de 150 anos antes. A publicação em 1824 do relato da sua viagem no popular jornal *Annales maritimes et coloniales* trouxe-lhe uma notoriedade nacional. Foi nesse mesmo ano escolhido pelo governo francês para comandar a fragata *Espérance*, um dos dois navios da célebre viagem de circum-navegação de Hyacinthe de Bougainville (filho de Louis Antoine de Bougainville). Du Camper saiu de Brest antes de Bougainville, e foi fazer escala no Rio de Janeiro antes de rumar para a Ilha da Reunião, onde esperou pela fragata *La Thétis* de Bougainville. Em setembro de 1824, a expedição chegou a Singapura. Seguiu depois para as Filipinas, onde a experiência de Camper foi fundamental para obter do governo espanhol as autorizações de abastecimento e ancoradouro. Fizeram depois escala em Macau no final de Dezembro de 1824, antes de seguirem para o Japão e a Austrália. Regressaram pelo cabo Horn, com escala no Rio de Janeiro em março de 1826, antes de chegarem a Brest em Agosto. De todas as viagens de circum-navegação francesas, foi a mais bem sucedida em termos de recolha científica e de experiência dos comandantes. Mas, por isso mesmo, não teve a visibilidade histórica da trágica expedição de Lapérouse. Ainda assim, contribuiu para a notoriedade de Paul du Camper, que foi depois nomeado governador da Guiana Francesa (1837-1839), antes de acabar sua carreira com o governo da Índia Francesa (1840-1844), meio século após ali ter chegado pela primeira vez, como refugiado da violência revolucionária¹⁴⁶.



DAR VISIBILIDADE A UM MUNDO SEM MEMÓRIA ESCRITA

Para concluir este estudo de caso sobre os núcleos populacionais « portugueses » da Índia pré-colonial, que seus próprios descendentes, assim como todas as geografias imperiais, apagaram posteriormente da memória e da mitologia expansionista, podemos talvez avançar a hipótese de que a identificação sistemática das elites mestiças indianas com a vertente europeia da sua origem não lhes permitiu valorizar a sua participação ao processo de construção do futuro Raj britânico e mais tarde da nova Europa Liberal, que sucedeu às monarquias de Antigo Regime. No século XVIII, a invisibilidade da mestiçagem favoreceu famílias como os Carvalho, permitindo à mais ricas de integrarem sem dificuldade a nobreza europeia e, mais tarde, os círculos do poder político.

Para os descendentes que ficaram na Índia, pelo contrário, o século XIX concretizou a subalternização desta elite social. Já na última década do século XVIII, os « Portugueses » começavam a ficar reduzidos ao estatuto de *half-castes*, depois *east indians* e *indo-portugueses*. Estavam definitivamente excluídos do estatuto privilegiado de *Europeus*, o único a garantir, em contexto colonial, a ascensão social a que as fortunas familiares acumuladas, a instrução e a religião cristã lhes permitiam alcançar.

¹⁴⁶ Paul du Camper faleceu a 23 de abril de 1849 em Brest com 72 anos.

Essa mudança brutal no comportamento das autoridades britânicas, e depois até das francesas e portuguesas, na legislação e, depois, nas mentalidades explica certamente porque os bisnetos de João Carvalho de Moura nunca reivindicaram a sua ascendência portuguesa. Não se comportaram como descendentes indo-portugueses, nem tão pouco como Franceses ou Ingleses de ascendência luso-indiana. Consideravam-se apenas como Franceses, ou Britânicos, nascidos na Índia. Constatamos, ao ler os arquivos ainda conservados pela família, que a menção da origem portuguesa não ultrapassa a geração de Alexandre e Francisco, e mesmo assim é somente para valorizar uma nobreza original que nada prova. Alexandre é citado como um *gentleman português* com partícula (de Carvalho) porque abandonou o mar para se tornar *gentleman farmer* em Bengala. Francisco Carvalho pagou o preço do estigma da sua profissão de negociante. Isto é, ele desapareceu completamente das genealogias familiares, assim como toda o resto da sua fratria e até os outros descendentes da terceira geração que ainda se dedicaram ao negócio marítimo na Índia. Na obra, hoje clássica, *East Indian Fortunes*, P. J. Marshall apenas menciona, e mesmo assim apenas numa nota de rodapé, a existência de Alexandre Carvalho¹⁴⁷. Nenhum historiador recente, com a notável exceção de Catherine Manning, mencionou a importância do consórcio familiar que gerou uma das maiores fortunas cristãs do Oriente nas primeiras décadas do século XVIII.

A partir da terceira geração, a velha família dos Carvalho do Índico fundiu-se nas linhagens aristocráticas francesa e britânica. Foi somente à sexta geração que um bisneto de Jean Law e Jeanne Carvalho, Auguste Louis Pecoul (1837- 1916), diplomata durante anos em Madrid, teve a curiosidade de ir visitar Lisboa e de se interessar pelo passado português da família. Auguste era também arquivista de formação e grande colecionador de manuscritos. Mas, na ascendência Carvalho, a sua árvore genealógica parou algures na segunda geração, alinhavando apenas os contornos da existência de Alexandre Carvalho, e, naturalmente, nunca conseguiu chegar até João Carvalho de Moura. Verdade é que a linhagem Carvalho passando essencialmente pela via feminina, a reconstituição era impossível sem a consulta dos arquivos de Pondichéry, os quais só chegaram a França após a independência deste território, em 1961.

Constatamos, em consequência, que, dois séculos após a morte de João Carvalho de Moura, tanto ele como as gerações de reinóis, mestiços e cristãos novos que haviam sulcado o Índico à procura da terra prometida, haviam desaparecido não somente da memória arquivística oficial como da mitologia familiar. Os herdeiros Carvalho reconheciam a existência de antepassados portugueses pela presença de um nome, mas todo o resto pertencia *ao império sombra*.

E foi assim que, graças à erudição de Auguste Pecoul e ao silêncio dos arquivos, todas as gerações posteriores, assim como os genealogistas franceses contemporâneos, têm vindo a imaginar a existência de um parentesco entre os remotos Carvalhos de Bengala e... o Marquês de Pombal (Sebastião José de Carvalho e Melo).

¹⁴⁷ P. J. Marshall, *East Indian Fortunes, The British in Bengal in the Eighteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1976, p. 241.

A AFIRMAÇÃO MILITAR NAVAL DOS PORTUGUESES NO ÍNDICO NOS PRIMEIROS ANOS DE QUINHENTOS, UM PROCESSO MARCADO POR INOVAÇÕES TÁTICAS, TECNOLÓGICAS E PELA TRANSFERÊNCIA DE SABERES ENTRE EUROPEUS E ASIÁTICOS.

Vítor Luís Gaspar Rodrigues¹

Introdução

A presença portuguesa no Malabar ao longo dos primeiros anos do séc. XVI ficou marcada por aquilo que Jean Aubin designou como uma "aprendizagem da Índia"².

Esse processo de adaptação às novas realidades culturais, mentais e materiais das sociedades asiáticas - sobretudo nos reinos de Kochi, Kannur e Kozhikode - e a uma geografia física que desconheciam por completo, obrigou os responsáveis portugueses a adoptar uma estratégia algo diferente daquela que tinham seguido no decurso das primeiras expedições, e que passava, fundamentalmente, pelo controle das principais rotas oceânicas das especiarias com destino ao Mediterrâneo oriental.

Comprovada a sua incapacidade para concorrer em termos meramente comerciais com os mercadores muçulmanos que as controlavam e necessitando de viabilizar economicamente a "Carreira da Índia", os portugueses cedo se aperceberam da necessidade de se estabelecerem militarmente na costa do Malabar, principal centro produtor de pimenta oriental, para, com recurso ao seu superior potencial naval e ao apoio decisivo do soberano de Kochi, assegurarem o regular abastecimento das naus da Carreira³ e impedirem, tanto quanto possível, a sua comercialização através do porto de Kozhikode, até aí a principal escápula comercial da costa ocidental indiana.

No presente estudo analisaremos as diferentes técnicas e táticas militares postas em prática nos combates travados no Malabar ao longo desses primeiros anos, em virtude da presença de contendores com diferentes níveis de desenvolvimento tecnológico – sobre-

¹ Investigador Auxiliar com Agregação da Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, Centro de História, Alameda da Universidade, 1600-214, Lisboa, Portugal.

² Cf. "L'Apprentissage de l'Inde. Cochin 1503-04", in *Moyen Orient & Océan Indien XVIe-XIXe s.*, Paris, Société d'Histoire de l'Orient, 1987, pp. 1 a 96.

³ João de Barros afirma a este propósito que "com estas cousas de guerra, posto que El Rey de Cochim trabalhava por se dar carga às náos, fazia-se mui trabalhosamente, porque se hiam quatro tonéis pera esses rios e esteiros em busca della, era necessario irem outros tantos bateis em sua guarda, de maneira que não havia quintal de pimenta que não custasse sangue". In *Da Ásia de ..., dos feitos que os Portuguezes fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente. Década I*, parte II, livro VII, cap. III, Lisboa, Ed. Livraria Sam Carlos (ed. fac-similada), 1973, p. 98.

tudo ao nível da construção naval e da artilharia pirobalística, e salientaremos as transferências de conhecimentos operadas entre portugueses e asiáticos ao longo do período não só ao nível da tecnologia, mas também das práticas de guerra. Evidenciaremos ainda o papel decisivo desempenhado nesse conflito pelas tropas locais que, integradas desde muito cedo na estrutura militar portuguesa oriental, contribuíram decisivamente para a sua afirmação militar no Índico no início do século XVI e para a criação do futuro "Estado da Índia".

1. A instalação em Cochim: importância do binómio fortaleza-armada

Constatada a impossibilidade de os portugueses se estabelecerem em Kozhikode, a construção por Francisco e Afonso de Albuquerque, em finais de 1503, de um castelo de madeira na ilha de Kochi para a defesa da feitoria e o estabelecimento de uma pequena força naval destinada a policiar a área lagunar circundante e a apoiar os seus aliados na luta contra o Samorim, representam a instalação no Oriente das primeiras forças militares portuguesas com carácter permanente. Marcam igualmente o momento a partir do qual se deu início à adaptação das estruturas militares portuguesas às realidades locais, situação que esteve na base de um longo processo de acomodação das armadas portuguesas aos mares da Ásia⁴.

Com efeito, os responsáveis pela condução dos interesses da coroa manuelina no Malabar, sobretudo o feitor e capitão de Kochi - Diogo Fernandes Correia, cientes da inevitabilidade da ocorrência de um conflito militar com os exércitos de Kozhikode após o regresso das naus da carreira ao Reino⁵, procuraram dotar a fortificação com todo o armamento possível, sobretudo artilharia, de posição e móvel, que sabiam ser o elemento que, em paralelo com o armamento defensivo utilizado pelos seus homens de armas, poderia fazer a diferença, dada a disparidade dos efectivos das duas forças em confronto. Segundo Giovanni da Empoli as peças de artilharia foram retiradas das armadas e colocadas em posição ainda durante o mês de Novembro⁶, variando o seu número, de acordo com as várias fontes existentes, entre as 15 e as 20⁷, na sua maioria bombardas grossas.

A praça foi ainda provida com várias peças de armamento defensivo pessoal, sobretudo couraças e elmos; armamento ofensivo portátil, a saber, espingardas, bestas,

⁴ Sobre o assunto veja-se o nosso trabalho «The "Easternization" of the Portuguese Fleets in the Asian Seas during the 16th Century: causes and consequences», in *Gujarat and the Sea*, (ed.) Lotika Varadarajan, Vadodra – Gujarat – Índia, Darshak Itihas Nidhi, 2011, pp. 221 a 250.

⁵ Jean Aubin, referindo-se ao tratado de paz negociado entre o príncipe Nambiadari e Francisco de Albuquerque em Dezembro de 1503, afirma que "l'annonce de son échec est inscrite dans ses articles", sobretudo o que determinava o encerramento do porto de Kozhikode aos navios dos mouros de Meca. Cf. "L'Apprentissage de l'Inde [], já cit., p. 44.

⁶ Cf. Girolamo da Empoli, *Vita di Giovanni da Empoli (1530)*, publicado por Marco Spallanzani em *Giovanni da Empoli: mercante navigatore italiano*, Florença, SPES, 1984, p. 120.

⁷ Cf. *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas da Índia pelos Portugueses*, publicada por Luís de Albuquerque, Lisboa, INCM, 1986, capº 36, p. 149; e Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Porto, Lello & Irmão Editores, 1975, vol. I, p. 393.

300 lanças e 60 piques da Flandres e 4 caixas com flechas; para além de seis tonéis de pólvora⁸, que foi acondicionada no armazém para evitar que apanhasse humidade. A guarnição, composta por um pouco mais de meia centena de homens de armas, integra vários bombardeiros, nacionais e estrangeiros⁹, que se haveriam de destacar durante os combates pela extraordinária perícia demonstrada no manejo das peças, contrariamente ao que sucedeu com os artilheiros orientais que, sem experiência e dotados com armamento de muito inferior qualidade¹⁰, foram completamente ineficazes.

Paralelamente, foi organizada a armada que haveria de permanecer na Índia com a missão, por um lado, de apoiar a fortaleza e as duas feitorias existentes (Kannur e Kollam) contra as investidas dos exércitos do Samorim e seus aliados, que teriam lugar inexoravelmente após a partida das naus e se prolongariam durante boa parte da monção, período em que as barras se encontravam fechadas à navegação inviabilizando a chegada de qualquer socorro; por outro, de controlar os fluxos da pimenta que, produzida nas faldas dos Gates, afluía à costa pelos inúmeros rios e cursos de água que rendilhavam toda a costa do Malabar. Diogo Fernandes, principal mentor e fautor da sua organização, sabia não só da imperiosa necessidade de uma armada em Kochi (graças à experiência adquirida durante o ano transacto, em que ele e os seus homens, sem meios navais¹¹, haviam sido obrigados a refugiar-se na ilha sagrada de Vaipim para escapar aos exércitos do Samorim), mas também da indispensabilidade em a formar com navios mais pequenos, de menor calado, mais apropriados para a navegação junto da costa e no interior dos rios, como o comprova a sua carta de 25 de Dezembro de 1503. Nela solicitava a Afonso de Albuquerque “que ordenasses vos e vosso primo que a nau vossa, de que he capitam Antam Garcia, e o navio Conceiçam, com as caravelinhas, ouvessem de ficar d’armada, porque sam navios que bem poderam aqui entrar a invernar neste porto, com as quaes naus se pode fazer que nenhuma especearia nom saya da terra”¹².

Após um processo negocial que teve de manter com aqueles dois capitães-mores¹³, a armada da Índia ficou constituída por três vasos de guerra, a saber, uma nau, de pequena tonelagem, e duas caravelas, para além de alguns batéis apadesados, que, artilhados com

⁸ Cf. “Reisebericht des Franciscus Dalbuquerque vom 27 December 1503”, publicado por G. Greiff, *Briefeund Bericht über die frühesten Reisen nach Amerika und Ostindien aus den Jahren 1497 bis 1506 aus Dr. Conrad Peutingers Nachlass, in Jahresbericht des Historischen Kreis-Verein im Regierungsbezirke von Schwaben und Neuburg für das Jahr 1860*, Augsburg, 1861, p. 157.

⁹ Fernão Lopes de Castanheda nomeia os seguintes bombardeiros estrangeiros: “Bautista genues, Isbrão d’olanda, Pero alemão, Ausbrote”. Cf. *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Porto, Lello & Irmão Ed., 1979, livro I, cap. LXVII, p. 143.

¹⁰ Geoffrey Parker afirma que tanto a artilharia turca como a indiana eram de muito menor categoria do que a europeia, revelando-se os seus canhões muito quebradiços em virtude da fraca qualidade do metal utilizado na sua fundição. Cf. *The Military Revolution: military innovation and the rise of the West, 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, pp. 128 e seg.s.

¹¹ Viente Sodré, que aí ficara com uma pequena armada para defesa da feitoria, decidira antes andar às presas no Estreito de Bab-el-Mandeb, deixando os homens da feitoria à mercê dos seus antagonistas.

¹² Cf. *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam* (dir. de R. A. Bulhão Pato e H. Lopes de Mendonça), Lisboa, Typographia da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1903, vol. III, p. 211.

¹³ Sobre o assunto veja-se Jean Aubin, “L’Aprentissage de l’Inde [], já cit., p.58 e seguintes.

berços e falcões, haviam dado já boa conta de si durante as várias refregas navais travadas nos rios e esteiros após a chegada das armadas dos Albuquerque¹⁴. Para a manobra e defesa da frota foram deixados na Índia cerca de 75 homens, entre marinheiros, bombardeiros e homens de armas, distribuídos equitativamente por cada um dos navios, a esse efectivo se somando um número indeterminado de soldados portugueses que integrava as tripulações dos batéis, bem como um grande contingente de malabares, remeiros sobretudo, num total de 20 a 25 homens por batel.

2. Adaptação das estruturas militares portuguesas às realidades locais

Por altura do início dos primeiros combates navais foram aparelhados por iniciativa de Duarte Pacheco Pereira, que entretanto havia sido deixado na Índia com as funções de capitão-mor do mar, quatro paraus, cujas proas haviam sido modificadas para poderem montar berços, porque, como afirma Gaspar Correia, este “vio que toda a festa havia de ser artilharia”¹⁵. Relativamente ao número de peças que constituía o parque de artilharia da armada, embora as fontes sejam algo difusas e bastante díspares, o autor da Crónica do Descobrimento aponta um total de 26 peças de artilharia, sendo duas peças de grosso calibre (uma bombarda colocada na nau “Conceição”, estacionada junto à fortaleza de Kochi para defesa da praça e da barra, e um camelo a bordo de uma das caravelas) e as restantes de médio ou pequeno calibre, sobretudo berços e falcões¹⁶.

Os responsáveis portugueses, temendo o poder dos inúmeros corpos de arqueiros que compunham os exércitos malabares, que com os seus vóeis de flechas representavam um perigo para a integridade física dos soldados e das tripulações, ordenaram ainda que tanto as caravelas como os batéis e paraus fossem “apadesados”, ou seja, defendidos com “arrombadas altas de tavoado delgado pera emparo das flechas”¹⁷. Este facto, aliado à circunstância de os portugueses combaterem com armamento defensivo, sobretudo couraças, peitorais e capacetes, ao contrário dos locais, que, como referem as fontes, o faziam praticamente “nus e descalços”, esteve na base da grande disparidade de baixas verificada ao longo de todo o conflito entre as duas forças, o mesmo se registando no seio do exército luso-cochinense¹⁸.

¹⁴ Cf. Castanheda, *História do Descobrimento ...*, já cit., livro I, cap. LVIII e LIX, pp. 122 a 124.

¹⁵ In *Lendas da Índia*, já cit., vol. I, p. 440.

¹⁶ Cf. *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas da Índia pelos Portugueses*, já cit., cap.º 36, p. 149.

¹⁷ Cf. *Lendas da Índia*, já cit., vol. I, p. 427.

¹⁸ João de Barros afirma, a este propósito, que “o maior damno que da nossa parte se recebo foi a gente da terra, porque andava mal armada; porque como a maior part da sua guerra he frechadas, espada, adarga e ainda entre elles nam havia tanto numero de artilharia, como ora tem, mais subjectos andavam os naturaes da terra ao perigo, por mal armados, que os nossos”. Cf. *Da Ásia de [...] Década I*, parte II, livro V, cap. III, Lisboa, Ed. Livraria Sam Carlos (ed. fac-similada), 1973, p. 121. Já Castanheda, reportando-se ao desbarato de vários paraus do Samorim pelos batéis de Duarte Pacheco, afirma que entre os naires ficarão “muitos mortos porque não trazião armas defensivas”. *História do Descobrimento*, já cit., livro II, cap. LX, p. 125.

Para a redução do número de mortos e feridos entre as forças da coroa contribuiu ainda a tática de combate adoptada durante a maioria das refregas pelos capitães portugueses, que consistia em manter os seus homens abrigados pelos paveses¹⁹, ou mesmo sob o convés, no caso dos navios de alto bordo, durante o período inicial da refrega em que a tarefa de destruição das forças adversárias ficava entregue, sobretudo, ao poder destrutivo da artilharia. Desta forma não só reduziavam o número de baixas, mas também potenciavam a capacidade dos seus bombardeiros, diminuindo o risco de ocorrer algum acidente com a pólvora durante as manobras de carregamento das peças. Os responsáveis pelo apresto da armada ordenaram ainda a construção na popa de cada um dos navios de um paiol para a pólvora, resguardando-a assim de ser atingida por algum projectil incendiário perdido.

Duarte Pacheco e os demais capitães, cientes da necessidade de manter as forças contrárias à distância, de forma a impedir que os seus navios fossem aferrados, dada a extraordinária diferença numérica existente entre os efectivos militares em confronto²⁰, foram obrigados a idealizar e a adaptar algumas soluções técnicas que, como as rocas de fogo²¹, ou as rocas de pedras e de metralha²², provocavam o pânico e o desbarato entre as tropas contrárias, habituadas a combater de forma compacta²³. Igualmente importante também terá sido a utilização dos célebres “cartuchos”, cuja primeira referência que encontramos remonta ao ano de 1502²⁴, que possibilitaram um aumento da cadência de tiro. Esta, aliada ao facto de os tiros das diferentes peças de artilharia serem disparados de forma alternada, “nom cessando de tirar de todas as partes os tiros miúdos dos falcões e berços enquanto muito prestesmente as caravelas tornavão a carregar”²⁵, permitiu que os seus navios não fossem abordados, o que, a acontecer, poderia implicar a sua captura ou a perda de um número significativo de homens de armas.

Neste particular as diferentes fontes são concordantes ao afirmar que uma boa parte da estratégia das forças do Samorim passava, sobretudo, por promover uma acção de

¹⁹ Castanheda refere que o capitão-mor “mandou a todos que não se mostrassem até os inimigos serem bem chegados. Idem, *Ibidem*, Livro I, cap. LXXI, p. 150.

²⁰ Zinadin afirma que “o Samorim reuniu perto de 100 000 naires e numerosos inimigos muçulmanos e foi contra eles. Atacou os frangues com peças de artilharia, mas sem êxito, e não pode penetrar em Cochim”. In *História dos Portugueses no Malabar*, manuscrito árabe do século XVI, traduzido por David Lopes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, p. 39.

²¹ Artificio de fogo colocado na extremidade de uma vara e que se destinava a lançar fogo sobre os adversários. Cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 2ª ed., Lisboa, CEHU-JICU, 1974.

²² Projectéis lançados por bocas-de-fogo chamadas “roqueiras”, formados por pequenos pedaços de pedras, ou outros materiais, metidos numa armação de metal semelhante a uma roca de fiar. Idem, *Ibidem*.

²³ Gaspar Correia salienta o grande estrago feito entre as tropas do Samorim pela chuva de pedras miúdas lançada pela artilharia portuguesa sobre os paraus encadeados. In *Lendas*, já cit., vol. I, p. 458.

²⁴ Correia afirma que o grande número de navios muçulmanos afundados pela armada de Vicente Sodré resultou do seu enorme potencial de fogo, cujos bombardeiros “tanta pressa davão a tornar a carregar, que carregavão as peças com saccos de pólvora, que trazião pera isso feitos da medida, que muy brevemente tornavam a carregar”. *Ibidem*, p. 330.

²⁵ Idem, *Ibidem*, p. 457.

desgaste das forças portuguesas através do lançamento de sucessivos ataques dos seus paraus e tones²⁶, mesmo que para isso tivessem de sacrificar um grande número de combatentes. Aqueles, impossibilitados de repor os efectivos perdidos, seriam obrigados após algum tempo a render-se. Pelo contrário, toda a estratégia das forças portuguesas assentou em procurar defender a fortaleza no meio aquático em torno da ilha de Kochi, mais concretamente nos "passos", onde, graças à superioridade dos seus navios e, sobretudo, dos seus canhões, poderiam manter as forças adversárias à distância, evitando assim os confrontos em campo aberto.

3. Papel decisivo das forças de Cochim no desenrolar do conflito: transferência de saberes e tecnologia

Estudada a geografia envolvente com o apoio dos homens de Kochi - fundamentais nesta fase não só pelas informações que foram passando das técnicas e tácticas utilizadas no Malabar na chamada "guerra de esteiro", mas também por lhes haverem fornecido um enorme manancial de informação sobre os principais "passos" da complexa rede de canais e esteiros que envolvia a ilha - Duarte Pacheco Pereira, sabendo da impossibilidade de parar os ataques do Samorim em espaço aberto, optou por concentrar as suas forças nos principais pontos de passagem, em especial no "passo de Palimbam", por se tratar, como terá afirmado aos seus homens e ao próprio rei de Kochi, de "um passo estreito onde tanto havemos de fazer poucos como muitos"²⁷. Com efeito, dessa forma não só reduzia os efeitos decorrentes da desproporção numérica existente entre as duas forças, na medida em que os paraus de Kozhikode, que tradicionalmente já combatiam acorrentados, seriam obrigados a fazê-lo de forma ainda mais compacta, como potenciava os efeitos devastadores do uso da sua artilharia que, atirando sobre grandes massas de paraus a vogar sem grande capacidade de manobra, dificilmente falhava um tiro. Para além disso, o uso sistemático, como referimos, do uso de bombardas roqueiras fez aumentar ainda mais o número de baixas contrárias, contribuindo para o insucesso dos sucessivos ataques que foram sendo lançados ao longo dos meses em que durou o conflito.

Paralelamente, a estratégia portuguesa de defesa de Kochi assentou também no lançamento continuado, sempre que se assistia a um momento de abrandamento do conflito por parte das forças aliadas ao Samorim, de "assaltos" anfíbios às povoações dos diferentes potentados envolvidos. Esses ataques, perpetrados em regra ao romper da aurora por pequenos contingentes de homens embarcados, caracterizavam-se pela sua extrema violência e capacidade destruidora, e obedeciam a um duplo objectivo: por um lado, o de abater o moral das tropas adversárias e o das próprias populações, que se viam despossadas dos seus bens e meios de produção; por outro, de demonstrar aos respon-

²⁶ Barco de carga muito utilizado no Malabar para o transporte da pimenta, com uma capacidade para transportar entre 30 e 50 bares dês especiaria. Cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga* [], já cit..

²⁷ Cf. Castanheda, *História do Descobrimento* ..., já cit., livro I, cap. LXVI, p. 139.

sáveis de Kozhikode e aos seus aliados que não se remetiam a uma estratégia meramente defensiva, possuindo pelo contrário os meios para bloquear toda a actividade económica da região.

Divididas as suas forças navais pelos dois principais "passos" o capitão-mor procedeu à sua defesa, o mesmo fazendo em relação à ilha de Kochi, defronte da qual permanecia a nau "Conceição" que, impedida de manobrar nos canais do Periyar dado o seu maior calado, defendia não só a sua entrada, mas também a boca da barra. Junto da fortaleza foi construída uma tranqueira, artilhada com algumas bocas-de-fogo para defesa da barra e dos rios, e escavado um fosso em redor da povoação, de forma a travar um eventual avanço das forças contrárias, tendo os proventos alimentares sido armazenados na ilha sagrada de Vaipim.

Nos "passos" de Palimbam e Cambalam, após efectuarem o desmatamento de algumas áreas nas margens, não só para evitarem que aí se acoitassem atiradores locais (em especial os seus arqueiros), mas também para aí estabelecerem plataformas destinadas ao assentamento de peças de maior calibre, que, com maior precisão e eficácia, varejassem os navios inimigos a partir de terra, procederam à construção de estacadas. Feitas com paus aguçados e forrados com metal (para se tornarem menos quebradiços e evitar que mais facilmente fossem cortados), as estacadas foram pregadas e encadeadas com cadeias de ferro a mastros e vergas de zambucos²⁸ para que tivessem maior consistência. Tratavam-se, ao contrário do que era habitual no Oriente, de estacadas móveis que deslizariam, a partir das caravelas, através de cabos ligados por polés a âncoras que se encontravam presas no leito dos rios por onde haveriam de surgir os navios inimigos²⁹. Como refere Gaspar Correia, após a aproximação da frota contrária os homens dos paraus e batéis puxavam pelos cabos que "estavam nas caravelas, com que as vergas e mastros hiam ter onde estavam as âncoras, que estavam afastadas dos batéis hum tiro de besta". Desta forma não só mantinham uma distância mínima entre os dois contendores, permitindo assim aos portugueses combater à distância com recurso à artilharia e aos seus atiradores - sobretudo os besteiros³⁰, como provocavam a completa desorganização dos navios contrários que, emparedados entre aquela barreira e os que os precediam, ficavam completamente encurralados e à mercê da chuva de pelouros, setas e metralha arremessadas quer dos navios, quer das margens, onde uma força de cerca de 10 000 naires³¹ de Cochim assentara arraial.

²⁸ Barcos de fundo chato, sem coberta, movidos a remos e à vela, muitos usados no oceano Índico e nos quais não era utilizada pregadura, sendo as ligações feitas com fibras de cairo. Cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga* [], já cit..

²⁹ Castanheda refere que seriam em número de seis, "três a montante e três a jusante pera que estivesse mais firme". Idem, *Ibidem*, Livro I, cap. LXXXIII, p. 176.

³⁰ A besta revelar-se-ia no contexto asiático de extrema utilidade, dada não só a sua grande precisão e raio de alcance, mas também porque, relativamente ao armamento pirobalístico, tinha a vantagem de permitir uma muito maior cadência de tiro, vindo por isso a ser utilizada de forma recorrente até muito tarde. Castanheda chama à atenção para o grande dano que estas fizeram entre os inimigos durante os combates. Cf. *História do Descobrimento ...*, já cit., livro I, cap. LVI, p. 119.

³¹ Indivíduos oriundos da classe nobre e militar do Malabar. Cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-Asiático*, New Delhi – Madras, Asian Educational Services, 1988.

Essas estacadas, ou "caniços de mastos chapados com muitas chapas de ferro", como lhes chama Castanheda, foram vitais ainda para travar a progressão, nos primeiros combates, dos tones carregados de madeira a arder que foram enviados pelos rios abaixo com o objectivo de destruir pelo fogo os navios portugueses. Numa segunda fase do conflito serviram também para parar os altos castelos artilhados que as forças do Samorim, instruídas pelos venezianos (responsáveis também pela construção de muita da artilharia por eles utilizada), haviam construído e montado sobre paraus com a finalidade de atacar os portugueses barricados nos "passos"³². Valeu então a Duarte Pacheco e aos seus homens a acção dos serviços de inteligência de Kochim que, alertando-os para a sua construção, lhes permitiram adaptarem as suas caravelas às novas necessidades. Para que estas ficassem à mesma altura que os castelos contrários, um dos elementos da armada, Pero Rafael, inventou "huns chapiteos feitos de meios mastos, que estavam impinados e pregados nas amuradas das caravelas, em cujos mastos çarravam os sobrados dos chapiteos"³³, permitindo assim que os homens de armas portugueses pudessem disparar ao mesmo nível que os seus adversários. Importa notar, a este propósito, que esta solução técnica viria a ser utilizada mais tarde, em 1512, durante o ataque à fortaleza de Benastarim pelas forças de Albuquerque, mas então com o objectivo de ser implantada uma peça de artilharia na plataforma assim criada, que serviu para destruir uma bombardarda instalada no topo do principal baluarte daquela praça³⁴.

Com o decorrer dos combates outras soluções técnicas foram sendo encontradas e aplicadas, sobretudo ao nível dos paraus apresados às forças de Kozhikode, cujas "tilhas de proa" foram reforçadas para que pudessem levar artilharia, sobretudo peças roqueiras que lançavam abrolhos de ferro muito miúdos, que provocaram grande estrago entre os soldados contrários. Aliás, essas peças e outras similares, como uns pequenos estrepes, foram utilizadas também para parar a progressão dos homens do Samorim no terreno. Duarte Pacheco e os seus homens, sabendo que os soldados contrários combatiam na sua grande maioria descalços, disseminaram pelos principais "passos", tanto em terra como no leito dos rios, um grande número desses artefactos, obrigando assim as forças contrá-

³² Este facto, aliado à circunstância de os seus paraus se encontrarem igualmente aparelhados, desde cedo, com pequenas peças de artilharia à proa (muitas delas construídas também pelos dois trãnsfugas venezianos que os portugueses procuraram incessantemente capturar), parece comprovar que a diferença de potencial entre as duas forças assentava sobretudo na superior qualidade das suas peças de artilharia e na destreza dos seus bombardeiros e não, como alguns autores referem, na ausência de armamento pirolástico no seio dos exércitos do Samorim. Para além disso, os diferentes soberanos orientais, cientes da importância da artilharia no desenrolar dos combates, desde muito cedo trataram de arregimentar bombardeiros e fundidores portugueses para os seus exércitos. M. N. Pearson, por exemplo, ignora estes dados atribuindo as vitórias navais dos portugueses exclusivamente ao facto de possuírem melhores navios e disporem de artilharia, afirmando que as suas armadas eram "defrontadas por galés ou grandes navios mercantes que transportavam soldados, mas sem nenhum canhão. [...] A chave era o canhão a bordo dos navios". Cf. *Os Portugueses na Índia*, Lisboa, Teorema, 1990, pp. 71 e 72.

³³ In Castanheda, *História do Descobrimento ...*, já cit., livro I, cap. LXXXIII, p. 176.

³⁴ Sobre o assunto veja-se o trabalho de João Paulo Oliveira e Costa e Vitor Luís Gaspar Rodrigues, *Conquista de Goa, 1510-1512. Campanhas Militares de Afonso de Albuquerque*, vol. I, Lisboa, Tribuna da História, 2008, pp. 76 e 77.

rias a ferirem-se neles, o que muito contribuiu para a sua desorganização e desbarato durante as investidas.

A exemplo do que faziam as forças orientais, os portugueses, para impedirem que os pelouros inimigos danificassem significativamente o costado dos seus navios, passaram a empregar durante os combates arrombadas feitas com grandes sacas de algodão e terão, porventura, usado também as chamadas "cobertas calafetadiças"³⁵, que, utilizadas inicialmente apenas pelos portugueses no Índico, viriam, a partir da década de vinte, a ser adaptadas também aos navios orientais para evitar o efeito destrutivo das flechas incendiárias.

Com o evoluir do conflito assistiu-se, por outro lado, à incorporação de um número significativo de navios malabares no seio da estrutura naval portuguesa. A utilização crescente de pequenos navios locais pelas forças manuelinas, sobretudo de paraus, resultou então da necessidade de responder à mudança de estratégia das forças do Samorim que, constatada a sua incapacidade para afrontar directamente os navios portugueses entrincheirados nos "passos", procuraram, com recurso a uma manobra de envolvimento que passava pela utilização da rede de canais e esteiros secundários, atacá-los pela retaguarda e acercar-se da ilha de Kochi. Graças a esses navios e ao apoio de homens que, segundo Gaspar Correia, "sabiam os caminhos" e conheciam os níveis de água atingidos nesses locais durante a vazante³⁶, Duarte Pacheco e os seus homens puderam também aí travar o passo às investidas daqueles, evitando assim que as suas forças fossem apanhadas entre dois fogos.

Com o avançar da monção e o conseqüente agravamento das condições atmosféricas a intensidade dos combates tendeu a diminuir, não sem que antes as forças da coligação luso-cochinense tivessem conseguido, mercê de um estratagema, provocar um grande número de baixas entre os vários exércitos contrários. Sabendo que estes haviam agendado um ataque nocturno de grande intensidade e que o início da batalha teria lugar com a ignição de um sinal luminoso, os portugueses, numa acção que Castanheda definiu como de "contraminagem do sinal de fogo inimigo", desencadearam o início da contenda, levando os exércitos do Samorim e do Nambiadarim³⁷ a envolver-se numa luta "fratricida", de que resultou um grande número de baixas provocadas por "fogo amigo"³⁸, com o conseqüente abandono do teatro de operações.

³⁵ Cf. carta de Luiz Martins de Portalegre ao Rei, de 7 de Dezembro de 1527, em que afirma: "tem os mouros a Imdia chea de paraos feytos a purtuguesa com que vos fazem a guerra com suas cubertas calafetadiças pera encherem d'agoa quando pelejarem pera lhes nam queimarem". A.N.T.T., *Gavetas*, XV-17-19, publicado em *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa, CEHU, 1963, vol. V, p. 100. As cobertas eram divididas em quadrículas com pequenas ripas, sendo depois estancadas com breu e cheias de água, que apagaria os projecteis incendiários que ali se cravassem.

³⁶ Cf. Gaspar Correia, *Lendas*, p. 461.

³⁷ Título de príncipe no Malabar. Irmão do Samorim. Cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário [...]*, já citado.

³⁸ Cf. *História do Descobrimento ...*, já cit., livro I, cap. LXXXIV, p. 181.

Conclusão

Do exposto se percebe que o processo de "aprendizagem da Índia", iniciado em 1503, teve como característica fundamental a acção ambivalente e multifacetada dos diferentes actores envolvidos. Estes, interagindo e influenciando-se mutuamente, contribuíram não só para a rápida acomodação dos portugueses a um meio físico que lhes era desconhecido, mas também para o desenvolvimento e adaptação da sua tecnologia militar e práticas de guerra às realidades locais.

Importa notar, no entanto, que se este processo contribuiu para a crescente incorporação e transformação de pequenos navios locais, em paralelo com a transferência para o Índico no porão dos seus navios de caravelas, bergantins e pequenas galés e fustas, implicou, a curto prazo, mudanças significativas no seio dos exércitos e das armadas orientais, não só ao nível dos seus parque de artilharia, mas também da construção dos próprios navios. Disso se queixava Silvestre Bachom, genovês responsável pela ribeira de Cochim, que apontava a fuga de grande número de portugueses para os soberanos asiáticos após as guerras de Goa (1510-12) e o facto de os carpinteiros das ribeiras orientais serem quase todos "gentios" como as principais razões não só para a construção pelos malabares de navios mais fortes, mas também para o fabrico e utilização de bestas, espingardas e peças de artilharia, "e assy lhes ensinam a cavalgar e a fazer freos e esporas qual elles nom sabiam"³⁹. Alguns anos mais tarde, Luís Martins, também ele um oficial régio com muitos anos de Índia, afirmava, porventura com algum excesso, que "eles sabem agora e cada dya das cousas da guerra o que nam sabiam e nos lhas ynsynamos e damos cada dia as medidas, vytolas, como ham-de fazer pêra nos fazerem a guerra, galeões, galés reais, bastardas, galés e galeotas, fustas, bergantys, navios latinos, redondos e de remo, bombardas, berços, falcões, esperas, espingardas assy de ferro como fundidas []. Tem os mouros a Indea chea de paraus feitos a portuguesa, com que vos fazem a guerra [], por nossos pecados os mouros nos navios tornaram-se portugueses e nós tornamo-nos a eles"⁴⁰.

³⁹ Cf. carta ao rei D. Manuel, de c. 1517, in A.N.T.T., *Gavetas* [], já cit., vol. V, p. 154.

⁴⁰ Cf. carta para o rei D. Manuel, Cochim, 7 de Dezembro de 1527, *idem, Ibidem*, vol. V, p. 92.

Fontes e Bibliografia:

1.

As Gavetas da Torre do Tombo, Lisboa, CEHU, 1963, vol. V.

BARROS, João de, Da Ásia de ..., dos feitos que os Portuguezes fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente. Década I, parte II, livro VII, cap. III, Lisboa, Ed. Livraria Sam Carlos (ed. fac-similada), 1973.

Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam (dir. de R. A. Bulhão Pato e H. Lopes de Mendonça), Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1903, vol. III.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de, História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses, Porto, Lello & Irmão Ed., 1979.

CORREIA, Gaspar, Lendas da Índia, Porto, Lello & Irmão Editores, 1975, vol. I.

Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas da Índia pelos Portugueses, publicada por Luís de Albuquerque, Lisboa, INCM, 1986.

EMPOLI, Girolamo da, Vita di Giovanni da Empoli (1530), publicado por Marco Spallanzani em Giovanni da Empoli: mercante navigatore italiano, Florença, SPES, 1984.

“Reisebericht des Franciscus Dalbuquerque vom 27 December 1503”, publicado por G. Greiff, Briefeund Bericht über die frühesten Reisen nach Amerika und Ostindien aus den Jahren 1497 bis 1506 aus Dr. Conrad Peutingers Nachlass, in Jahresbericht des Historischen Kreis-Verein im Regierungsbezirke von Schwaben und Neuburg für das Jahr 1860, Augsburg, 1861.

ZINADIN, História dos Portugueses no Malabar, manuscrito árabe do século XVI, traduzido por David Lopes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898.

2.

AUBIN, Jean, “L’Aprentissage de l’Inde. Cochin 1503-04”, in Moyen Orient & Océan Indien XVIe-XIXe s., Paris, Société d’Histoire de l’Orient, 1987, pp. 1 a 96.

COSTA, João Paulo Oliveira e, RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar, Conquista de Goa, 1510-1512. Campanhas Militares de Afonso de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Tribuna da História, 2008.

DALGADO, Sebastião Rodolfo, Glossário Luso-Asiático, New Delhi – Madras, Asian Educational Services, 1988.

LEITÃO, Humberto Leitão e LOPES, J. Vicente, Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual, 2ª ed., Lisboa, CEHU-JICU, 1974.

PARKER, Geoffrey, The Military Revolution: military innovation and the rise of the West, 1500-1800, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.

PEARSON, M. N., Os Portugueses na Índia, Lisboa, Teorema, 1990.

RODRIGUES, «The "Easternization" of the Portuguese Fleets in the Asian Seas during the 16th Century: causes and consequences», in Gujarat and the Sea, (ed.) Lotika Varadarajan, Vadodara – Gujarat –India, Darshak Itihas Nidhi, 2011, pp. 221 a 250.

EM BUSCA DA IDENTIDADE PERDIDA: A SOCIEDADE GOESA EM TORNO DE 1700

João Teles e Cunha¹

A presente comunicação faz parte de uma investigação em curso no âmbito de um projecto de investigação intitulado “Pensando Goa”, sediado na Universidade de São Paulo, centrado no estudo da literatura de língua portuguesa produzida no território goês desde o século XVI até ao período contemporâneo. Coube-nos o estudo de três obras escritas a finais da centúria seiscentista e no princípio da seguinte, a saber: o “Tratado Apologético” (ca. 1686) de Francisco do Rego², a “Auréola dos Índios e nobiliarquia brâmane” (1702) de António João Frias³ e a “Espada de David contra o Golias do bramanismo” (ca. 1711) de João da Cunha Jacques⁴.

Para lá de estudar estas obras de forma separada, por muito interessante que a sua exegese possa ser, e é-o, julgamos ser mais pertinente tentar enquadrá-las dentro do seu tempo e dos debates em torno da sua criação e difusão na sociedade goesa do seu tempo. O enquadramento dos autores e das obras em apreço também faz parte dos objectivos do projecto “Pensando Goa”, estando previsto a publicação de um volume de estudos cobrindo a Idade Moderna, de modo a fornecer o devido contexto de um conjunto mais vasto dos escritores e de sua respectiva produção escrita.

A presente contribuição não é, de qualquer forma, uma tarefa que surge do nada, dado existirem vários estudos de enquadramento de natureza vária, a começar pela obra canónica no que diz respeito à história cultural e literária de Goa, referimo-nos à obra de Vimala Devi e de Manuel de Seabra⁵, cuja própria canonicidade ainda se faz sentir hoje no campo da análise e classificação de autores, obras e épocas. Cumpre referir, todavia, a inexistência de uma história social compreensiva e abrangente a respeito de Goa e de

¹ Instituto de Estudos Orientais da Universidade Católica Portuguesa; Investigador integrado do CHAM – Centro de Humanidades.

² “Tratado Apologético contra varias calumnias impostas pela malevolencia contra a sua Nação Bracmana”, redigido antes de 1686 e nunca impresso segundo a notícia obtida por Diogo Barbosa Machado, *Bibliotheca Lusitana*, vol. II, Coimbra: Atlântida Editora, 1966, p. 237.

³ *Aureola dos Indios, e Nobiliarquia Bracmana, Tratado historico, Genealogico, Panegyrico, e Moral*, Lisboa: Oficina de Miguel Deslandes, 1702, de acordo com a informação fornecida na entrada do autor por Diogo Barbosa Machado, *Bibliotheca Lusitana*, vol. I, Coimbra: Atlântida Editora, 1965, p. 40. A obra foi dedicada a D. Pedro Luís de Meneses, marquês de Marialva, conde de Cantanhede e Mordomo-mor, sem dúvida em busca de patrocinador na Corte. Nunca conseguimos consultar esta edição, mas sim a feita na Índia a finais do século XIX, em Bombaim pela Livraria de P. A. Fialho em 1892., cujo título replica a de 1702.

⁴ João da Cunha Jacques, *Espada de David contra o Golias do Bramanismo pessimo inimigo de Nosso Senhor Jesu Christo, verdadeiro Deos e verdadeiro homem. Dedicada a S. Francisco Xavier Apostolo, e defensor desta India Oriental*, in Biblioteca da Ajuda, cód. 49-II-9.

⁵ Vimala Devi e Manuel de Seabra, *A Literatura Indo-portuguesa*, Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1971. Nem o título mais actualizado de Aleixo Manuel da Costa, *Dicionário de Literatura Goesa*, 3 vols., Macau: Instituto Cultural de Macau/Fundação Oriente, 1997, conseguiu destronar o carácter canónico daquela obra.

outras partes do subcontinente indiano incluídas no Estado da Índia, pese existirem uma série de obras dedicadas ao tema. Desde as compilações de Filipe Neri Xavier⁶ no século XIX até aos mais recentes de António Manuel Hespanha⁷, passando por Charles R. Boxer e mesmo Germano Correia⁸, existe uma pletora de livros e artigos que versam a história social. Assinale-se, contudo, uma certa ausência de trabalhos sobre os séculos XVII e XVIII, embora Ines Zupanov e Ângela Barreto Xavier⁹, entre outros autores, tenham vindo a colmatar esta lacuna nos tempos mais recentes. Cabe aqui referir que, por ora, nos interessa mais a sociedade formada na Índia, particularmente em Goa, a partir dos indianos assimilados por via da conversão ao catolicismo, cujo número aumentou a partir da segunda metade do século XVI por via da protecção régia dada aos conversos.

Contudo, para compreender a formação e a posterior evolução deste grupo de assimilados, é necessário enquadrá-los dentro da sociedade da Índia Portuguesa, pois, caso contrário, corremos o risco de não percebermos muitos dos comportamentos registados. Estamos cientes do risco em usar a categoria “assimilado”, particularmente quando tal terminologia é posta em causa pelos estudos pós-coloniais, mas socorremo-nos do livro já clássico de Nathan Wachtel, “La vision des vaincus” (1971)¹⁰, para reivindicar o seu uso. Porque a “assimilação” nunca significou a aceitação pura e simples dos valores e dos comportamentos dos “vencedores” pelos “vencidos”, para usar a nomenclatura de Wech- tel; resultando antes na adopção de atitudes diferenciadas pela parte destes últimos, onde a conservação de normas anteriores e a construção de um discurso de resistência e de pertença, ou de identidade, são traços tão ou mais importantes que a adopção de nomes, regras e padrões supostamente pertença dos putativos “conquistadores”. Aliás, sem cair nos excessos do desacreditado luso-tropicalismo, seria profícuo voltar à ideia de sociedades híbridas, ou mestiças, surgidas na esteira da criação dos impérios europeus a partir da Idade Moderna, sem se cair no ridículo de se ver miscigenação biológica por todo o lado, aproveitando as ideias desenvolvidas por vários autores, nomeadamente as de Serge Gruzinski para analisar a sociedade do México colonial¹¹, ou as de Leonard Blussé e de Ulbe Bosma e Remco Raben para o império holandês na Ásia¹².

⁶ Filipe Neri Xavier, *Collecção de bandos, e outras diferentes providencias que servem de leis regulamen- tares para o governo economico e judicial das provincias denominadas das Novas Conquistas*, 2 vols., Nova Goa: Imprensa Nacional, 1840-1850; aut. cit., *Nobiliarchia Goana ou catalogo das pessoas que depois da Restauração de Portugal em 1640, até ao anno de 1860 tem sido agraciadas pelos Soberanos, com diversos grãos do fôro da nobreza e fidalguia*, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1862.

⁷ António Manuel Hespanha, *Filhos da Terra. Identidades mestiças nos confins da expansão portuguesa*, Lisboa: Tinta da China, 2019, especialmente as pp. 106-114 sobre Goa.

⁸ Germano Correia, *História da colonização portuguesa na Índia*, 6 vols., Lisboa: Agência Geral das Colónias/do Ultramar, 1948-1956.

⁹ Veja-se das duas autoras “Ser brâmane na Goa da Época Moderna” in *Revista de História*, n.º 172, 2015, pp. 15-41.

¹⁰ Nathan Wachtel, *La vision des vaincus. Les Indiens du Pérou devant la Conquête espagnole 1530-1570*, Paris: Gallimard, 2017, especialmente os capítulos II e III da 2.ª parte. Para lá da aculturação, Wachtel pôs de manifesto a resistência, mesmo armada, por parte dos ameríndios no vice-reinado do Peru.

¹¹ Veja-se o vasto políptico traçado por Carmen Bernand e Serge Gruzinski, *História do Novo Mundo*, vol. 2, *As mestiçagens*, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

¹² Leonard Blussé, *Strange company: Chinese Settlers, Mestizo Women and Dutch in VOC Batavia*, Dordrecht/Providence: Foris Publications, 1988; Ulbe Bosma e Remco Raben, *Being “Dutch” in the Indies: A History of Criolisation and Empire, 1500-1920*, Singapura: National University of Singapore, 2008.

O nosso interesse não é tanto uma análise baseada na simples catalogação das obras dos três escritores goeses, nem tão-pouco na sua leitura à luz de uma teoria em moda, frequentemente redutora do seu conteúdo e significado no quadro da sociedade que as produziu. Daí o interesse tanto em recuperar o léxico social usado pelos coevos para caracterizar a sociedade goesa, aliás usado por Boxer no seu livro “Portuguese Society in the Tropics: The municipal Councils of Goa, Macao, Bahia and Luanda” de 1966; como em prestar atenção a toda uma série de obras, entra as quais se incluem as três referidas acima, as quais fornecem uma visão particular sobre essa mesma sociedade. A sua utilização, contudo, tem de ser feita com cuidado, pois as três obras apresentam uma visão social comprometida com o grupo de onde são oriundos e fortemente crítica de outros, numa oposição binária simplista entre indianos convertidos ao catolicismo de origem brâmane contra os chardós ou charadós¹³, e vice-versa, reivindicando ambos uma supremacia face ao outro.

Aqui entronca outra parte da equação, pois estas obras eivadas de particularismos sociais contêm uma dimensão identitária importante, pois reivindicam simultaneamente: a posição de um determinado estamento social de origem indiana face a outro igualmente indiano, mas de proveniência diferente, bem como o seu lugar na sociedade da Índia portuguesa face a reinóis, descendentes, castiços e outros grupos. Donde a tal procura de uma identidade se baseie, paradoxalmente ou talvez não, na sociedade de origem (a indiana) e não tanto na de recepção (a portuguesa), pese buscarmos paralelismos nas duas para justificarem a posição social a que aspiram, como a função ou a ocupação social que procuram desempenhar na última. Há, ainda, outra dimensão que é preciso ter em conta, devido ao risco colocado pelas referidas obras. Estas devem ser lidas, analisadas e contextualizadas à luz de outros documentos, escritos (cartas régias ou de vice-reis, processos judiciais, notariais, financeiros e outros), mas também de monumentos¹⁴. Conforme mostrou Paulo Varela Gomes uma certa arte e arquitectura criada em Goa a partir do último quartel do século XVII (a exemplo das igrejas de Sant’Ana em Talaulim e de Nossa Senhora da Piedade em Divar)¹⁵, mostram o crescente protagonismo desempenhado por estes grupos de assimilados na sociedade goesa, cuja identidade compósita se reflecte no património civil e religioso edificado, e da posição social reivindicada. O processo não foi linear nem pacífico, pois as reivindicações e as lutas dos Davides contra os Golias, e vice-versa, não ficaram apenas no papel, pois nalguns casos passaram a

¹³ Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-asiático*, vol. I, Coimbra: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, s.v., pp. 263-264.

¹⁴ A este propósito veja-se Jacques Le Goff, “Documento/Monumento” in Ruggiero Romano (Dir.), *Enciclopédia Einaudi*, vol 1, *Memória, História*, Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984, pp 95-106.

¹⁵ Paulo Varela Gomes, “As igrejas dos católicos de Goa” in *Ler História*, n.º 58, 2010, *Goa: 1510-2010*, pp. 47-60. Anteriormente, Helder Carita tinha chamado atenção para um interessante desenvolvimento da arquitectura civil, com a construção das grandes casas de sobrado erguidas por estas famílias de convertidos na zona rural de Goa, as quais dominam o espaço da aldeia onde foram erigidas a partir do século XVII, cf. aut. cit, *Palácios de Goa, modelos e tipologias de arquitectura civil indo-portuguesa*, Lisboa: Quetzal, 1995.

vias de facto como aconteceu em Chandor em 1713, onde a elite local católica de ascendência brãmã e chardó chegou a vias de facto indirectamente por via dos seus criados¹⁶.

Mas antes de chegarmos ao desenlace de Chandor, cabe recuar ao século XVI para ver como se construiu e evoluiu a sociedade da Índia portuguesa. Sublinhamos o facto de a designarmos por sociedade da Índia portuguesa, ou por sociedade goesa no caso vertente, e não por sociedade indo-portuguesa. A primeira forma é mais abrangente, dado tratar-se de uma sociedade compósita e heteróclita onde o elemento português foi sempre uma minoria com tendência a diminuir irreversivelmente a partir do século XVII, pese os reinóis ocuparem a liderança, mau grado a contestação crescente por de outros grupos sociais, caso dos descendentes e dos assimilados, os quais aspiravam a desempenhar um protagonismo igual, nomeadamente para ocupar posições de topo na administração civil, militar e religiosa do Estado da Índia.

O seu carácter compósito e heteróclito era paradoxal à época, pois Portugal optara por um modelo e uma norma social onde não havia lugar para a diferença, quanto mais para a dissensão, desde 1496, quando D. Manuel expulsou judeus e muçulmanos ou converteu forçosamente os que ficaram. O paradoxo derivava do facto do império português acabar por ser mais aberto e tolerante que a metrópole, especialmente na Ásia, onde o Estado da Índia era caracterizado por ser um emaranhado de redes comerciais apoiadas em alguns pontos terrestres, pese se ter verificado uma viragem para a ocupação terrestre a partir da década de 1540; com Goa a ser uma excepção relativa desde a sua conquista em 1510¹⁷. Daí os portugueses viverem na Ásia lado a lado com os mesmos grupos sociais expulsos de Portugal, conforme ocorria em Ormuz e Malaca, mas também em Cochim e Goa (onde a população hindu foi maioritária até meados de Quinhentos), bem como noutros pontos da Índia onde havia cidades duplas como em Chaul. Aliás, a viragem para uma maior presença em terra assinalada após 1540 apenas veio a reforçar a existência de largas bolsas de populações “nativas” hindus, muçulmanas e budistas tanto na Índia como em Ceilão. As tentativas de controlo destas populações, quer pela sua conversão ao catolicismo (nuns casos favorecida e noutros forçada), quer pela sua expulsão, ou pelo menos o da sua elite, como aconteceu em Goa, de modo a favorecer a sua desintegração enquanto grupo exógeno e facilitar, assim, a sua posterior conversão e assimilação, conheceram um sucesso mitigado inicialmente, mas acabaram por ter um êxito relativo na área em redor da capital do Estado a partir da segunda metade de Quinhentos.

Aqui, de resto, a conversão no catolicismo foi um fenómeno muito diversificado em si ao longo do tempo, pois as conversões dos estratos sociais mais elevados entre os hindus foi sempre individual no caso concreto dos brãmanes, enquanto entre os mais baixos, caso dos sudras, as conversões eram feitas em massa. Estas, contudo, foram um ponto de conflito insanável desde o início quer dentro da Igreja, quer entre esta e o

¹⁶ “Carta do vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses para o Rei”, Goa 15.01.1714, “Certidão da devassa realizada pelo vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses” Goa 31.12.1715, in Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, *Arquivo Portuguez Oriental*, (reimpressão da edição de 1876), fascículo 6, suplemento I e II, Nova Delhi: Asian Educational Services, 1992, pp. 12, 13-14 (respectivamente).

¹⁷ João Teles e Cunha, “Goa: Construção, ascensão e declínio de um empório português no Oriente” in João Marinho dos Santos e José Manuel Azevedo e Silva (Eds.): *Goa. Portugal e o Oriente: História e Memória*, Coimbra: Palimage, 2011, pp. 81-144.

seu protector, a Coroa. Assim, por exemplo, em 1560 estalou uma polémica entre os Jesuítas e o arcebispo de Goa D. fr. Gaspar de Leão (15-15), porque aqueles tinham realizado uma cerimónia magnífica onde largas dezenas de hindus foram convertidos ao catolicismo em Salcete, tendo o prelado sido contrário ao ocorrido e, por isso, retirado os padres da Companhia da missão daquele território¹⁸. Mas setenta anos mais tarde, em 1635, uma nova cerimónia de conversão em massa, desta vez em Bardês e patrocinada pelo vice-rei Conde de Linhares (1629-1635), foi objecto de contestação por parte dos Jesuítas. Compreende-se, deste modo, que fenómenos como o abandono da nova fé e o retorno à antiga, as práticas religiosas duais e uma certa inculturação (ou seja, a adaptação de cerimoniais e de práticas sociais hindus pelo catolicismo) por parte dos assimilados convertidos tenha sido recorrente. Não estranha, por isso, que tenha sido necessário recorrer a instituições que impusessem uma disciplina social, tanto para forçar conversões e enquadrar os catecúmenos (caso do Pai dos Cristãos, a funcionar em Goa a partir da década de 1540)¹⁹, como para os vigiar e punir em caso de transgressão, caso da Inquisição, estabelecida em 1560 e que funcionou até 1811²⁰. De referir, a título de vigiar e punir, como os Cristãos-Novos (ou seja, os descendentes dos antigos judeus convertidos à força em 1496) foram substituídos como o principal grupo representado nos processos no Tribunal do Santo Ofício goês pelos novos cristãos indianos a partir de meados do século XVII²¹.

A conversão, por paradoxal que nos possa parecer, não foi um factor de assimilação simples para os catecúmenos indianos, pois a hierarquia da Igreja na Índia viu-os como católicos problemáticos, julgando sempre que, tal como os cristãos-novos, aqueles permaneceriam hindus ou muçulmanos no seu íntimo. Daí suspeitar permanentemente do seu catolicismo e temer a sua eventual capacidade em destruir a tessitura social de uma sociedade que se queria uniforme e ortodoxa do ponto de vista religioso; razão pela qual se tinha de manter a funcionar e vigilantes as estruturas de disciplina social existentes, a começar pela Inquisição. Esta, por influencia da sua congénere castelhana, acabou por introduzir em Portugal e no seu império a noção de “limpeza de sangue”²², justamente

¹⁸ Fr Francisco de Sousa, *Oriente Conquistado a Jesu Christo pelos padres da Companhia de Jesus da Província de Goa. I Part, Na qual se contém os primeiros vinte e dois anos desta Província*, Lisboa: Oficina de Valentim da Costa Deslandes, 1710, pp. 167–8.

¹⁹ José Wicki, ed., *O Livro do «Pai dos Cristãos»*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969, pp. IX–XI.

²⁰ Ana Cannas da Cunha, *A Inquisição no Estado da Índia. Origens (1539-1560)*, Lisboa: Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 1995.

²¹ José Alberto Rodrigues da Silva Tavim, “A Inquisição no Oriente (século XVI e primeira metade do século XVII)” in *Mare Liberum*, n.º 15, Junho 1998, pp. 17-31; Maria de Jesus dos Mártires Lopes, “A Inquisição de Goa na primeira metade de Setecentos” in *Mare Liberum*, n.º 15, Junho de 1998, pp. 107-136.

²² Para um panorama rápido veja-se no caso ibérico Raphaël Carrasco et al. (eds.), *La pureté de sang en Espagne. Du lignage à la «race»*, Paris: Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2011; Nikolaus Böttcher et al., ‘Introducción: sangre, mestizaje y nobleza’, *El peso de la sangre. Limpios, mestizos y nobles en el mundo hispánico*, Ciudad de Mexico: El Colégio de México, 2011, pp. 9–28; Max S. Hering Torres, ‘Limpieza de sangre en España. Un modelo de interpretación’, in *El peso de la sangre*, pp. 29–62. Para o caso português veja-se João de Figueirôa-Rêgo, *A honra alheia por um fio. Os estatutos de limpeza de sangue nos espaços de expressão ibérica (séculos XVI-XVIII)*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2011

para impedir que o “sangue contaminado”, isto é, de ascendência judaica ou moura, acabasse por entrar nos corpos sociais ligados à tarefa de manter a sociedade portuguesa “limpa” e “pura”.

A entrada do conceito de “limpeza de sangue” no Estado da Índia acabou por moldar a sociedade local, a começar pela nomenclatura utilizada para caracterizar e destrinçar os diferentes grupos sociais aí existentes, conforme teremos ocasião de constatar, contribuindo deste modo para impedir a entrada e a ascensão dos novos cristãos indianos a posições de relevo na hierarquia religiosa, sobretudo a partir do século XVII quando, fruto da missionação e da ordenação, os religiosos regulares e seculares saídos da fileira dos descendentes e dos castiços, e posteriormente dos naturais assimilados, começaram a exigir um maior protagonismo. Religiosos como fr. Paulo da Trindade²³, fr. Miguel da Purificação²⁴, Mateus de Castro e o seu sobrinho Tomás de Castro²⁵, foram dos primeiros a pedir uma maior participação do clero local nas estruturas do Padroado. No caso dos dois Castros, juntava-se o facto de ambos serem de origem brâmane, a casta sacerdotal por excelência no hinduísmo. Tratava-se de um pormenor social importante dado que outros dois autores já referidos por nós, Francisco do Rego e António João Frias, também eram brâmanes e proclamaram orgulhosamente a sua ascendência nas obras por si compostas (comprovado nos respectivos títulos “Tratado apologético da nação brâmane” e a “Auréola dos índios e nobiliarquia brâmane”), continuando com a linha reivindicativa iniciada por Mateus de Castro com a sua “Carta intitulada Espelho dos brâmanes”, composta por volta de 1648-53. De resto, esta ligação dos brâmanes ao

²³ Fr. Paulo da Trindade, *Conquista espiritual do Oriente. Em que se dá relação de algumas das cousas mais memoráveis que fizeram os Frades Menores da Santa Província de S. Tomé da Índia Oriental em a pregação da fé e conversão dos infiéis, em mais de trinta reinos, do Cabo da Boa Esperança até às remotíssimas Ilhas do Japão*, editado por fr. Félix Lopes OFM, 3 vols., Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962.

²⁴ Fr Miguel da Purificação, *Relação defensiva dos filhos da India Oriental e da Provincia do Apostolo S. Thome dos frades menores da regular observancia da mesma India*, Barcelona: Oficina de Sebastião e João Matheua, 1640. Há vários dados interessantes a respeito desta obra, para além do seu autor ser natural de Tarapor, O mais relevante é o facto de ter sido impressa em Barcelona e não em Goa, algo explicável não pela baixa produtividade dos prelos goeses, mas sim por fr. Miguel se encontrar na Europa a interceder pelos seus confrades naturais junto do monarca, Filipe III (r. 1621-1640), bem como do Papa e do Capítulo Geral da sua Ordem. Em segundo lugar o facto de dedicar a obra a fr. Paulo da Trindade, declarando seu discípulo (cf. “Ao R. P. Fr. Pavlo da Trindade lector jubilado, deputado do sancto Officio, e Padre da Prouincia de S. Thome da India Oriental”, no fim assinou-se como “humilde discipulo”, sem foliação), tendo em conta o papel desempenhado por fr. Paulo na afirmação do clero natural contra a hierarquia reinól. Por último, por ser um dos exemplos conhecidos de “memorial” impresso onde o autor defende que os naturais da Índia possam assumir cargos dirigentes na hierarquia das ordens religiosas e do Padroado (sobre este ponto veja-se João Teles e Cunha “«Porque eu quero também vender o meu saber, pois sou mal pago de meu serviço». Alvitres e quimeras políticas de Diogo do Couto” in Rui Manuel Loureiro e Maria Augusta Lima Cruz (Eds.): *Diogo do Couto. História e intervenção de um escritor polémico*, Famacião: Húmus, 2019, pp. 221-283). Fr. Miguel da Purificação também escreveu outro tratado sobre a acção dos seus confrades na Ásia, *Vida Evangelica, y Apostolica de los Frailes Menores en Oriente illustrada com varias materias, y anotaciones predicables*, Barcelona: , 1641.

²⁵ Giuseppe Sorge, *Matteo de Castro (1594-1677) profilo di una figura emblematica del conflitto giurisdizionale tra Goa e Roma nel secolo 17*, Bolonha: CLUEB, 1986; Ângela Barreto Xavier, “Languages of Difference in the Portuguese Empire. The Spread of “Caste” in the Indian World” in *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 43.2 (2016), pp. 89-119.

sacerdócio e o facto de correr na mesma família é uma tradição que perpassa os Castros, pois Francisco do Rego também teve um sobrinho que tomou ordens, Sebastião do Rego, o qual é conhecido ainda hoje por ter sido o autor de uma das primeiras biografias do sacerdote oratoriano goês, o Padre José Vaz²⁶, também este brâmane e responsável pela fundação da primeira congregação de clero indiano na Índia portuguesa²⁷.

Mas avançámos muito no enredo da nossa história, pelo que convém retornar ao século XVI para vermos como evoluiu a sociedade na Índia portuguesa, quando era ainda uma sociedade fronteiriça pouco consolidada. Convém termos presente como Goa, mesmo com as Velhas Conquistas (Salsete e Bardês), estava na linha da frente, porque a sua distância de Pondá²⁸, então um centro urbano nas mãos do sultanado de Bijapur, não chegava sequer a ser de 20 km). Aliás, esta proximidade do inimigo e o temor de invasões e de cercos, o último dos quais conduzido pelo chefe da confederação marata Sambhaji (r. 1681-1689) em 1683-84 estava ainda bem vivo na mente dos nossos três autores, servindo, por isso, para infundir mais medo a respeito de um eventual conluio entre os soberanos indianos e os novos cristãos goeses, os quais seriam eventuais cavalos de Tróia para ajudar os invasores a conquistar as possessões portuguesas. De recordar que tal temor permaneceu vivo conforme se pôde constatar em 1787, quando se estabeleceu uma ligação entre os conjurados da conspiração dita dos “Pintos” e a corte de Puné, os quais abririam as portas de Goa às forças invasoras maratas²⁹.

O que interessa por ora é caracterizar a primeira sociedade surgida na Índia Portuguesa no início de Quinhentos, heteróclita na sua composição, aberta e tolerante por pragmatismo e realismo, cuja terminologia social usada então, a exemplo de “casado”, mostra como esta se definia tanto pela sua relação contratual com a Coroa, como pela ausência desta, caso dos “privados” que se espalharam pela bacia do Índico a partir do fim da segunda década do século XVI, dando origem ao que George Winius chamou de “Império Sombra”³⁰, ou seja uma presença informal e frequentemente oposta aos interesses oficiais do Estado da Índia, em particular as colónias estabelecidas em torno do

²⁶ A obra de Sebastião do Rego é mais vasta, cf. Vimala Devia e Manuel de Seabra, *A literatura indo-portuguesa*, pp. 118-120. Aleixo Manuel da Costa forneceu uma entrada mais circunspecta (cf. *Dicionário de literatura goesa*, vol. III (O-Z), Macau: Instituto Cultural de Macau/Fundação Oriente, 1997, pp. 123-126. Mas o seu *opus magnum* foi a *Vida do venerável padre Joseph Vaz, da Congregação do Oratório de S. Filipe Neri da cidade de Goa, na Índia Oriental; fundador da laboriosa missão, que os congregados desta casa tem à sua conta na ilha de Ceylão*, Lisboa: Régia Oficina Sylviana e da Academia Real, 1745.

²⁷ A condição de brâmane predestinou o Santo para a sua futura carreira “Teve por progenitores o Padre José Vaz, a Cristóvão Vaz e Maria de Miranda, brâmanes por geração, morigerados nos costumes, na reputação honestos, com suficientes bens da fortuna e da graça, (...)” in Sebastião do Rego, *Vida do Venerável Padre José Vaz*, (3.^a edição, baseada na 2.^a de J. C. Barreto Miranda, com introdução e notas de José António Ismael Gracias), Panjim: Imprensa Nacional, 1962, p. 4.

²⁸ Pondá, a 15° 24’ N e 74° 01’ E.

²⁹ Leia-se o clássico estudo de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, *A conjuração de 1787 em Goa e várias cousas desse tempo*, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1877. Há uma edição em inglês *Goa and the Revolt of 1787*, editada por Charles J. Borges, traduzida por Renato da Cunha Soares, com uma introdução de Teotónio R. de Souza, XCHR Studies Series n.º 6, Nova Delhi: Concept Publishing, 1996.

³⁰ George D. Winius, “The «Shadow Empire» of Goa in the Bay of Bengal” in *Itinerario*, n.º 7-2, July 1983, pp. 83-101.

Golfo de Bengala. Esta primeira sociedade veio a sofrer uma acelerada evolução a partir da década de 1540 por via do mencionado fenómeno de “Viragem para a Terra”³¹, que no caso de Goa se concretizou com a aquisição de Salsete e Bardês em 1543 (cedidas pelo sultanado de Bijapur), que trouxeram novas bolsas de indianos não-católicos para o domínio português, problema que teve de ser encarado no sentido de os converter ou expulsar. Foi neste quadro que entraram em cena as ordens religiosas existentes no Estado, às quais se juntaram os Jesuítas ainda no decurso da década de 1540, para dar início à conversão desta gente, recorrendo frequentemente a medidas radicais, das quais a mais emblemática foi a retirada de órfãos hindus a guarda dos seus tutores para os entregar ao cuidado do Pai dos Cristãos a fim de os catequizar e converter³².

Aliás, datam de meados do século XVI as primeiras grandes vagas de conversão nos territórios recentemente integrados em Goa, cujos descendentes de segunda e terceira geração começaram a enviar os filhos para o sacerdócio, entrando assim em conflito com a hierarquia do Padroado, que cinquenta ou setenta anos antes admitira os seus antepassados no seio da igreja católica, mas que agora recusava a sua entrada para lugares de topo e a autonomia das estruturas locais. O problema tinha sido a entrada em funcionamento neste hiato de tempo da noção de “limpeza de sangue” como o factor distintivo do ponto de vista social³³; sendo a sua introdução coeva dos primeiros esforços sistemáticos de missionação no decénio de 1540, a par da institucionalização de cargos como o de Pai dos Cristãos e de instituições como a Inquisição que serviam para aplicar a disciplina social, de modo a tornar mais coesa, uniforme e ortodoxa a nova sociedade que emergia no Estado da Índia. Daí que as novas categorias sociais fossem definidas pela instância encarregada de conduzir estas instituições e de aplicar diligentemente a disciplina social: a Igreja.

Referidas pela primeira vez em meados de Quinhentos, as novas categorias sociais foram definidas por volta de 1586 pelo jesuíta italiano Alessandro Valignano de acordo com a origem geográfica e a “limpeza de sangue” para o seu eventual recrutamento para os quadros da Companhia de Jesus³⁴. Foi assim que apareceram os:

Reinóis;
 Descendentes;
 Castiços;
 Naturais;
 Cristãos-Novos.

³¹ Veja-se Anthony R. Disney, “The Portuguese Empire in India c. 1550-1650: Some Suggestions for a Less Seaborne, More Landbound Approach to its Socio-Economic History” in *Indo-Portuguese History: Sources and Problems*, editado por John Correia-Afonso, Bombaim: Oxford University Press, 1981, pp. 148-173.

³² José Wicki (Ed.), *O Livro do Pai dos Cristãos*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969.

³³ Cf. João Teles e Cunha, “«Desengano de Perdidos»: Social definitions and identity search in sixteenth century Portuguese India” in Shalva Weil (Ed.), *The Jews of Goa*, Nova Delhi: Primus Books, no prelo.

³⁴ “Sumário de comentários sobre as Índias Orientais pelo P. Alessandro Valignano” Shimo ?.08.1580 in José Wicki (Ed.), *Documenta Índica*, vol. XII (1580-1583), Roma: Archivum Historico Societatis Iesu, 1972, pp. 258-259.

De assinalar que Valignano não queria recrutar ninguém das duas últimas categorias para a Companhia de Jesus, nem tão-pouco os descendentes e os castiços por achar que os calores da Índia amoleciam as pessoas e o seu carácter. O padre italiano, todavia, estava disposto a deixar entrar outros asiáticos nas fileiras dos Jesuítas, caso dos chineses e dos japoneses, por achar estes mais alvos na sua compleição e por provirem de climas mais frios, não sofrendo, por isso, da “moleza” dos indianos.

Curiosamente, na mesma altura em que a estrutura do Padroado criava estas categorias sociais, na prática abria relativamente a porta ao recrutamento de indianos e de outros asiáticos para as fileiras da Igreja. Tanto que os concílios provinciais de Goa acabaram por aceitar a entrada de indianos no sacerdócio e para tomarem ordens desde que pertencessem a castas elevadas. A Igreja, contudo, nunca conseguiu resolver o paradoxo insanável de, simultaneamente, advogar a aplicação da disciplina social aos novos cristãos indianos, os julgar impróprios para o sacerdócio em nome da noção de “limpeza de sangue”, e os recrutar em números crescentes a fim de converter mais pessoas ao catolicismo, pese recusar dar-lhes posições de destaque e autonomia. Paradoxalmente, também seriam os sacerdotes indianos os primeiros a reclamar por escrito um maior peso e relevo social a partir da década de 1620³⁵, entrando em conflito numa primeira fase com a hierarquia do Padroado (tendo sido Mateus de Castro e o seu sobrinho Tomás os casos mais conhecidos e extremos), e posteriormente criando em desenvolvendo um discurso que tanto tinha de reivindicativo como de identitário, a exemplo dos nossos três autores.

Reside aqui a parte mais interessante da obra de Francisco do Rego, António João Frias e João da Cunha Jacques, o de tentar criar uma identidade de grupo indo buscar os elementos caracterizadores à casta de onde tinham saído, o caso dos dois primeiros sacerdotes de origem brâmane, ou reivindicando uma filiação social inexistente, caso dos chardós, que se diziam cxatrias, a exemplo de Jacques. O problema inicial tinha sido desencadeado pela conversão, pois tal acarretava a perda da posição social do converso na sociedade de origem, a indiana. Na sociedade hindu, os quatro grupos sociais, ou seja as quatro varnas, ditas castas no termo de origem portuguesa vulgar hoje em dia, definiam-se pela posição dos membros de um estrato particular face aos restantes, pois na Índia nem o indivíduo nem o grupo existem de forma isolada. Embora o nascimento determine a posição do indivíduo na sociedade hindu, tal como acontecia nas sociedades europeias do Antigo Regime, era possível uma ascensão social ao longo de várias gerações se houvesse uma estratégia de promoção definida e consolidada, conforme aconteceu com alguns clãs maratas que passaram de um estatuto sudra para o de cxatria por terem vendido os seus serviços como soldados aos sultanados do Decão desde o século XV e

³⁵ João Teles e Cunha, “The Diamper a Mattenchery: Caminhos e encruzilhadas da Igreja Malabar e Católica na Índia. Os primeiros tempos (1599-1624)” in *Anais de História de Além-Mar*, vol. V, 2004, pp. 329-342.

adoptado um *ethos* aristocrático³⁶. Ao contrário do que hoje se julga, a sociedade hindu não estava cristalizada em grupos e subgrupos, pois havia a possibilidade real de promoção bem como de despromoção social, sendo a última bem mais fácil que a primeira.

Ora os conversos tinham perdido o seu lugar na sociedade de origem ao abandonarem o hinduísmo (embora, como se viu, a continuação de práticas religiosas duais por parte dos novos cristãos indianos foi algo amplamente referido nas disposições conciliares goesas até 1606, bem como nos processos da Inquisição de Goa até mais tarde), tendo por isso que negociar uma nova posição na sociedade de acolhimento. Esta, como já se referiu, relegou-os para posições secundárias, impedindo-o de desempenhar ou de alcançar posições cimeiras, tendo estes assimilados negociado e lutado por um melhor lugar na sociedade da Índia portuguesa enquanto, por outro lado, procurava definir-se enquanto grupo. Paradoxalmente, a própria noção de “limpeza de sangue” era-lhes favorável de certa forma, pois cada varna sempre foi endogâmica, uma vez que casamentos ou ligações fora do grupo eram castigadas com a expulsão, a perda de estatuto e um degradação social. Tal funcionava maravilhosamente para os convertidos de origem brâmane, que aspiravam entrar para o sacerdócio (de resto apanágio em exclusivo desta varna), mas também para a administração e mesmo para o comércio (não esquecer que os Kamat, os Camotim das fontes portuguesas, são brâmanes Saraswat dedicados à mercadoria, tal como os Gomes, o ramo da família que se converteu ao catolicismo), procurando excluir os restantes indianos convertidos de ocupar os mesmos cargos e posições.

O discurso de Francisco do Rego, cuja obra se encontra hoje perdida³⁷, e o de António João Frias³⁸, que aparentemente copiou ou se inspirou no tratado anterior, vai neste sentido. Trata-se de, no fundo, recuperar a funcionalidade social perdida na sociedade de acolhimento, recriando e reconfigurando uma nova identidade à luz da anterior por via dos valores cristãos daquela. Não deixa de ser curioso, cómico até, o facto de Frias criar um discurso de identidade e pertença ligando a origem e a conversão do seu grupo a Cheraman Perumal³⁹, o mítico monarca Chera com o qual todos ou quase todos os estratos sociais e grupos religiosos do Malabar têm uma “lenda” de criação (judeus e

³⁶ Stewart Gordon, *The Marathas 1600-1818* in *The New Cambridge History of India*, vol. II-4, Cambridge: Cambridge University Press, 1993, pp. 10-36. João Teles e Cunha, “De puro-sangue a fraco rocim: a miscigenação na Índia Portuguesa entre a realidade social e as suas representações” in Manuel Lobato e Maria de Deus Manso (Eds.), *Mestiçagens e identidades intercontinentais nos espaços lusófonos*, Braga: Núcleo de Investigação em Ciências Políticas e Relações Internacionais, 2013, pp. 85-87.

³⁷ Não nos foi possível até agora descobrir o seu paradeiro, nem o manuscrito foi alguma vez impresso, a crer nas notícias redigidas a este respeito por Diogo Barbosa Machado, o qual indicou que Rego faleceu em 1686 antes de a poder imprimir, cf. *Bibliotheca Lusitana*, vol. II, Coimbra: Atlântida Editora, 1966, p. 237..

³⁸ A obra de Frias, ao contrário da de Rego, chegou até nós, embora nunca tenhamos consultado a sua primeira edição impressa em Lisboa em 1702 por Miguel Deslandes (cf. Diogo Barbosa Machado, *Bibliotheca Lusitana*, vol I, Coimbra: Atlântida Editora, 1965, p 40), mas sim a reimpressão feita na Índia, em Bombaim, em 1892.

³⁹ Antonio João Frias, *Aureola dos Indios...*, pp. 2, 12.

muçulmanos incluídos)⁴⁰. Obviamente, no caso de Frias, Cheraman Perumal converteu-se ao cristianismo⁴¹, mas não deixa de ser interessante o facto dele ter ido buscar a origem geográfica do seu grupo no algo distante Malabar e não mais perto de Goa. Outro dado significativo na elaboração deste discurso de pertença, pelo menos por parte de Frias, foi a conexão que estabeleceu entre os brâmanes e a nobreza, um grupo socialmente mais restritivo que o sacerdotal na sociedade portuguesa⁴², visível no título da sua obra de 1702 “Defesa da nobiliarquia brâmane”⁴³, outro manuscrito que nunca viu a luz do dia e cujo paradeiro se desconhece actualmente. Podemos deduzir que o tratado seria um ataque às pretensões de outro grupo social, os chardós, que também reivindicava uma ascendência aristocrática. De resto, Frias juntava na sua pessoa os dois estatutos, o de sacerdote e o de nobre, pois recebera em 1688 o alvará de capelão-fidalgo por parte de D. Pedro II⁴⁴.

De resto, esta obsessão por pertencer à nobreza, real ou fabricada, não era um apanágio da sociedade goesa, pois em Portugal passava-se o mesmo fenómeno. No caso goês, todavia, o seu cultivo estava intimamente ligado com a construção deste discurso do pertença e de identidade que foi mantido vivo ao longo dos séculos e ainda permanece vivo hoje. Um dos casos interessantes é o polígrafo oitocentista goês Filipe Neri Xavier⁴⁵, que em 1862 compilou uma “Nobiliarquia Goana”, cujo título ecoa o de Frias, pese embora a lista elaborada por si incluir todo o tipo de gente “nobilitada” em Goa sem olhar à origem geográfica. O elenco só começa em 1640 e só um estudo detalhado poderá revelar quem era reinól, descendente, castiço ou natural, e dentro desta categoria quem era brâmanes ou chardós. De qualquer forma, só em 1671 temos a certeza de que um Pascoal António de Frias (parente de António João Frias?), curiosamente natural de

⁴⁰ Sebastian R. Prange, *Monsoon Islam: Trade and Faith on the Medieval Malabar Coast*, Cambridge: Cambridge University Press, 2018, p. 105-106. Há quem veja em todas estas reivindicações fundacionais como uma espécie de certificado para um sistema de coexistência que actualmente poderia ser designado de “secular”; cf. Scott Kugle e Roxani E. Margariti “Narrating Community: the *Qissat Shakarwati Farmâd* and Accounts of Origin in Kerala and Around the Indian Ocean” in *Journal of the Economic and Social History of Orient*, n.º 60-4 (2017), p. 377.

⁴¹ A volta interessante no enredo tecido em torno de Cheraman Perumal é o facto deste ser, segundo Frias, um dos três Reis Magos que foi adorar Jesus (cf. *Aureola dos Indios...*, p. 15, 22).

⁴² A obra tem, significativamente, um sub-capítulo intitulado “Prosegue-se a materia do Preludio precedente, provando-se a superioridade, & preeminencia da Nobreza hereditaria”, cf. *Aureola dos Indios...*, p. 9.

⁴³ Diogo Barbosa Machado, *Bibliotheca Lusitana*, vol. I, p. 40.

⁴⁴ “Alvará de capelão-fidalgo”, Lisboa, 13.03.1688 in Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Registo Geral de Mercês*, Mercês de D. Pedro II, livro 4, fl. 114v. O título da obra também fornece outros elementos biográficos do autor, nomeadamente que era Proto-notário Apostólico, Notário da Bula da Santa Cruzada, Capelão Real e Vigário confirmado da igreja paroquial de Santo André de Goa Velha, revelando a apetência das pessoas dos seu meio em obterem sinecuras de prestígio, como ocorria na sociedade portuguesa.

⁴⁵ Sobre este prolífico autor goês veja-se Aleixo Manuel da Costa, *Dicionário de Literatura Goesa*, vol. III (O-Z), Macau: Instituto Cultural de Macau/Fundação Oriente, 1997, pp. 348-356. A sua obra, no que diz respeito às comunidades e às Novas Conquistas pelo interesse histórico que ainda têm actualmente mereciam uma reedição, ou pelo menos a sua digitalização e ficarem disponíveis on-line.

Santana de Talaulim, foi feito Escudeiro Fidalgo e Fidalgo Cavaleiro pelos serviços prestados entre 1650 e 1667⁴⁶.

Há, todavia, um dado interessante a ter em conta. Trata-se do carácter essencialista deste discurso, visível em Francisco do Rego, o qual eleva o seu grupo à categoria de “Nação”, aliás presente no título da sua obra⁴⁷. Veja-se como Rego filiou os brâmanes convertidos ao catolicismo numa “nação” à parte no seio da sociedade goesa, tal como os Cristãos-Velhos tinham passado a referir-se pejorativamente aos Cristãos-Novos como sendo a “Gente da Nação”, judia subentenda-se, logo não sendo parte integrante da sociedade portuguesa definida pelo seu catolicismo. Como compreender então esta auto-exclusão social por parte de Rego?

A sua posição deve entender-se à luz da nova realidade social que despontava em Goa no último quartel de Seiscentos, quando os indianos assimilados ao catolicismo eram cada vez mais numerosos face aos demais grupos presentes na capital, começando a impor o seu *ethos*, gosto e hábitos de consumo, os quais eram copiados mesmo pelos reinóis. Esta mudança comportamental podia ser vista já no final do século XVII, quando vários Arcebispos de Goa se queixaram que os altos funcionários do Estado da Índia, todos eles reinóis, imitavam os naturais católicos nas festas dadas nas suas quintas por ocasião de baptizados e casamentos, arruinando-se alguns por causa disso, bem como no deleite que tinham com as bailadeiras (as Devadasis⁴⁸) indianas⁴⁹. Aqui, para lá do *topos* sexual próprio de um tratadismo moralista emanado da Igreja, do qual há paralelos em outros textos de cariz literário e histórico⁵⁰, convém assinalar como os hábitos e os costumes sociais de origem hindu não só tinham sobrevivido entre os goeses católicos, como eram ainda imitados pelos reinóis residentes em Goa.

Mais, estes últimos queixaram-se a partir do final do século XVII que a elite católica goesa não dava as suas filhas em casamento a portugueses, preferindo casamentos endogâmicos, replicando voluntária ou involuntariamente as normas sociais da sociedade indiana hindu de onde tinham saído. Podemos ver nesta relutância em dar as suas filhas em casamento como um certo acto de resistência, mostrando desta maneira que a assimilação não significava subjugação nem a aceitação simples dos valores e das práticas da sociedade de acolhimento, manifestando assim a sobrevivência e a adaptação de praxis sociais antigas como uma forma de resistência. Aliás, Paulo Varela Gomes chamou

⁴⁶ Filipe Neri Xavier, *Nobiliarquia Goana...*, p. 6.

⁴⁷ “Tratado apologético contra as várias calúnias impostas pela malevolência contra a sua nação brâmane” de seu título completo.

⁴⁸ Literalmente “serva da Deusa”, cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-asiático*, vol. I, s.v., pp. 358-359. De notar que o termo “devadasi” apenas fez a sua aparição em português no século XIX (1825), mas só se vulgarizou a partir do final de Oitocentos. O termo usado anteriormente foi o de “bailadeira”.

⁴⁹ “Carta de Luís Gonçalves Cota ao Regente D. Pedro”, Goa 21.12.1679 in Arquivo Histórico Ultramarino, *Caixas da Índia*, [30-A] 55, doc. 234. João Teles e Cunha, “de puro-sangue...”, pp. 87-89.

⁵⁰ Veja-se Rosa Maria Perez, “The Rhetoric of Empire. Gender Representations in Portuguese India” in *Portuguese Studies*, n.º 21, 2005, pp. 132-136; Camila Domingos dos Anjos, “As representações das *devadasis* em Goa: A preocupação portuguesa com a moralidade (séculos XVI e XVII)” in *Via Atlântica*, São Paulo, n.º 36, Dezembro de 2019, pp. 233-249.

atenção para outro fenómeno contemporâneo que ajuda a esclarecer e a compreender as mudanças sociais: o do abandono de Goa, a Velha Goa erguida nas margens do Mandovi, por parte desta gente que trocava a cidade, deixando-a para os reinóis e os descendentes, destruindo fisicamente as suas moradas e, conseqüentemente, a malha urbana, pelo meio rural onde erguiam as suas casas grandes com capela, um cruzeiro à porta e financiavam a construção de grandes igrejas num estilo híbrido, a exemplo das de Talaulim e de Divar⁵¹. A nova sociedade goesa emergente já não procurava o beneplácito dos reinóis nem dos descendentes, embora continuasse a recorrer ao monarca com árbitro para dispensar privilégios sociais e para dirimir conflitos, para além de manter uma ligação umbilical com a Igreja.

A força desta elite católica goesa residia no meio rural, nas aldeias que dominava económica e socialmente por meio de linhagens patrilocais aí estabelecidas e das alianças matrimoniais ajustadas com outras famílias do mesmo grupo e origem⁵². A sua riqueza, poder e ascendente social media-se pela arquitectura dessas grandes casas de sobrado rurais, ligadas a uma exploração agrícola vizinha, estudadas por Helder Carita, e pelas peças de arte decorativa que ornamentavam o seu interior, um gosto e um padrão de consumo também seguido pelos reinóis.

Não se pense, todavia, que os goeses católicos de origem brámane eram um caso único de reivindicação social e de construção identitária entre os novos cristãos indianos. Havia outro grupo que desenvolvia uma estratégia semelhante de promoção social assente na pretensão de pertença a outra varna privilegiada, os cxatrias, o grupo guerreiro e aristocrático por excelência, cujo *ethos* de serviço tinha paralelo na nobreza europeia (aliás, a trifuncionalidade é um dado transversal a todas as sociedades indo-europeias).

⁵¹ Veja-se Paulo Varela Gomes, “As igrejas dos católicos de Goa” in *Ler História*, n.º 58, 2010, *Goa: 1510-2010*, pp. 47-60.

⁵² Quanto ao tema da patrilocalidade na Índia veja-se Emmanuel Todd, *L'origine des systèmes familiaux*, tomo I, *L'Eurasie*, Paris: Gallimard, 2011, pp. 226-238. Veja-se, entre os vários casos possíveis, o dos Quadros de Loutolim, cf. Pedro do Carmo Costa, “A família Quadros de Loutolim, Goa” in *Armas e Troféus. Revista de História, Heráldica, Genealogia e Arte*, IX Série, Janeiro/Dezembro 2004, pp. 193-273; em particular esta súmula na página 203: “Nativa e católica, os Quadros de Loutolim são em tudo uma família da principalidade Goesa: é disso exemplo a pertença a uma gancaria, o enclausuramento dentro da sua casta, a postura semi-feudal nos seus domínios e o culto da religião com a intensidade vivida noutras confissões, fruto de imemoriais séculos de hinduísmo. Outros aspectos ligados ao uso de nomes e apelidos confirmam a sua forma de estar Goesa: o uso de infundáveis nomes próprios seguidos apenas do apelido da varonia e a alternância dos nomes próprios nos morgados da família são clássicos exemplos que prevalecem nos dias de hoje. curiosa, mas também comum, é a preocupação na preservação e continuidade do apelido que faz com que se instituem pactos entre gerações para que não morra o nome da família.”

A História Social de Goa está por fazer, sobretudo uma que reuna a metodologia da história com a da antropologia, incluindo trabalho de campo para ver as aldeias onde as famílias se implantaram, bem como as casas de sobrado e as igrejas relacionadas com estas.

Tal pertença era, contudo, inexistente⁵³, sendo de assinalar o facto do aparecimento do termo, apenas recenseado pela primeira vez na segunda metade de Seiscentos, ser revelador deste tipo de discurso reivindicativo. A sua expressão escrita foi mais tardia, datando aparentemente do início do século XVIII, quando João da Cunha Jacques e mais tarde Leonardo Pais nas suas obras fizeram ligações genealógicas com o grupo aristocrático-guerreiro indiano (cxatrias) e, dado interessante, estabeleceram paralelos com os clãs maratas que tinham adoptado uma estratégia de promoção social semelhante muitos anos antes⁵⁴.

Brâmanes e chardós católicos desenvolveriam o mesmo discurso identitário, de pertença e essencialista procurando, curiosa e paradoxalmente, a sanção da mesma sociedade que os tinha marginalizado de início. Não se tratava apenas de procurar a aceitação mediante a entrada na hierarquia do Padroado, tratava-se de facto destas três obras procurarem a autorização para se publicarem por parte das instituições encarregadas de aplicar a disciplina social que eram suposto vigiá-las e reprimi-las, particularmente a Inquisição. O paradoxo máximo desta evolução social e da procura de identidade reside no facto destas obras acabarem por ser impressas no Reino e não na Índia, onde uma só viria a ser editada a finais do século XIX dando origem a novos debates⁵⁵.

⁵³ A etimologia do termo, com origem no concani *ṭṣārdō*, *ṭṣārodō*, ainda não tem hoje um esclarecimento cabal, mas supõe-se que tenha aparecido apenas no século XVII, cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-asiático*, s.v., pp. 263-264. As tentativas de fazer derivar o étimo concani do neo-árabe *chātrī*, este por sua vez do sânscrito *kshatrya*, são demasiado rebuscadas e com pouca ou nenhuma probabilidade etimológica. Aliás, R. E. Enthoven descreveu-os parcamente como “casta de católicos nativos” (cf. *The Tribes and Castes of Bombay*, vol. I, Nova Delhi: Cosmo Publications, 1987, p. 286).

⁵⁴ O termo marata designa, acima de tudo, diferentes varnas que falam uma língua em comum, partilham um certo fundo cultural e habitam sobretudo na região situada na costa ocidental da Índia e na zona adjacente para o interior (o Maharashtra). O facto de oferecerem os seus serviços como mercenários aos diversos estados do Decão, incluindo os sultanados, e a subsequente expansão para o sul do sub-continento indiano com Shivaji (r. 1674-1680) espalhou a sua presença para outras áreas, daí terem sido recenseados na Carnática (Karnataka) e mesmo no País Tâmul (Tamil Nadu), onde curiosamente os que reivindicam uma “verdadeira” ascendência marata dizem provir de Goa; cf. Edgar Thurston e K. Rangachari, *Castes and Tribes of Southern India*, vol V, *M to P*, Madrastra: Government Press, 1909, p. 14. Mau grado uma parte dos maratas reclamar uma vinculação com os cxatrias, pelo menos certos clãs que se ofereceram como mão-de-obra militar no Decão e Concão (cf. R. E. Enthoven, *The Tribes and Castes of Bombay*, vol. III; Nova Delhi: Cosmo Publications, 1987, pp. 8-10). Veja-se também Stewart Gordon, *The Marathas 1600-1818* in *The New Cambridge History of India*, vol. II-4, Cambridge: Cambridge University Press, 1993, pp. 10-36. Acerca da promoção social de certos grupos na sociedade de castas veja-se Susan Bayly, *Caste, Society and Politics in India from the Eighteenth Century to the Modern Age* in *The New Cambridge History of India*, vol. IV-3, Cambridge: Cambridge University Press, 1999, pp. 25-63.

⁵⁵ Não deixa de ser interessante notar como o editor de 1892 tinha “(...) empenho de divulgar esses trabalhos da elite do clero indo-portuguez nos passados seculos, propomo-nos a re-imprimir alguns desses livros, cujos exemplares muito a custo nos foi possivel ter à mão.” (itálico no original), denotando a sua possível filiação no mesmo grupo social.

OS BANEANES DE MOÇAMBIQUE SETECENTISTA: UMA «CORJA DE PERALVILHOS E LADRÕES DE PÉ DESCALÇO» INDISPENSÁVEL AO COMÉRCIO E À ECONOMIA COLONIAL

Luís Frederico Dias Antunes¹

A documentação portuguesa setecentista descreveu de forma depreciativa a generalidade dos indianos residentes em Moçambique, sobretudo os da comunidade mercantil baneane², composta por indivíduos oriundos do Guzerate.

A imagem da comunidade baneane hindu e, amiúde, também a canarim³, na sua maioria de origem goesa católica, aparecia descrita como sendo uma «corja de peralvilhos», i.e. um grupo de indivíduos ociosos cujo ar afectado na maneira de trajar, andar e comportar lhes dava uma aparência distinta e aperaltada⁴. Era evidentemente um grupo reduzido de indianos mas representava, aos olhos ressentidos dos portugueses residentes em Moçambique, todo o sucesso e toda a fortuna que algum dia a maioria dos portugueses conseguiria alcançar. No caso do corpo mercantil baneane, a imagem fortemente depreciativa exprimiu a inveja que muitos nutriam pela sua proeminência pública e pelo modo como uma pequena elite hindu conseguiu dominar grande parte da vida económica e social moçambicana através da dimensão dos seus negócios de marfim afri-

¹ Centro de História, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

² *Baneane*, vocábulo de origem sânscrita *vaniy* que significa mercador e *vaniy-jana*, homem de negócio; em guzerate, *vaniyo* (sing.) negociante e *vaniyan* (plur.) negociantes. É difícil traçar o percurso do significado do vocábulo na documentação europeia. Nos primeiros relatos portugueses, os *baneanes*, sobretudo na Índia, eram considerados na sua acepção mais restrita, porquanto a descrição das suas práticas económicas, sociais e religiosas se identificavam com a doutrina da não-violência (*ahimsa*) que, ainda que comum ao Hinduísmo e ao Jainismo, só pelos *jainas* foi seguida até às últimas consequências, como facilmente se percebe em *O Livro de Duarte Barbosa* (1516): «Há também neste Reino [de Cambaia] outras sortes de gentios a que chamam baneanes e guzerates. São mui grandes mercados e tratantes. (...) São homens que não comem carne nem pescado nem cousa algua que morra, nem matam nhua cousa viva nem querem ver matar, que lho defende sua idolatria» (Cf. Duarte Barbosa, *O Livro de Duarte Barbosa*, Vol. I, Introdução, texto crítico e apêndice de Maria Augusta da Veiga Sousa, IICT, CEHCA, Lisboa, 1966, p. 176). Compreende-se, então, a razão pela qual a actividade agrícola estava vedada aos *jainas*: o cultivo da terra podia ferir e matar pequenos animais cuja alma devia ser respeitada. Sebastião Dalgado manifestou-se de forma distinta quando esclareceu que, «rigorosamente» *baneane* designava os *jainas* que exerciam a mercancia, mas também se aplicava, «por ampliação, a qualquer comerciante hindu», assumindo-se, assim, como um «termo funcional» cuja utilização visava a eficácia e o entendimento geral amplo (. Cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-Asiático*, vol. I, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p.197, pp. 93-95 e, ainda, H. Yule, & A. Burnell (1996) *Hobson-Jobson: The Anglo-Indian dictionary*, Hertfordshire: Wordsworth, 1996. (Obra original publicada em 1886).

³ Em rigor o termo *Canarim* denomina o habitante do Canará. Porém, é mais utilizado pelos portugueses de outrora para designar os indivíduos de origem goesa, muitas vezes os gentios católicos. Cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário ...*, (já cit.), vol. I, p.197.

⁴ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 25, Doc. 13, [ant. 11.03.1765]; A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 29, Doc. 3, 28.01.1769; A.H.U., Cod. 1333. Fol. 243.

cano e têxteis de algodão indiano, ou ainda do poder de fazer avultados empréstimos e cobranças de mercadorias e capitais, e do uso de práticas usurárias. Do mesmo modo, a opinião negativa sobre os canarins em Moçambique devia-se ao facto de ocuparem uma parte significativa dos cargos da administração pública colonial. Não eram muitos em termos absolutos, mas os ofícios que exerciam permitiu-lhes servirem-se de forma abusiva de sectores importantes da economia e da política. Furtavam na inspecção de mercadorias e na cobrança de direitos alfandegários e adulteravam e escondiam autos de inquéritos judiciais, processos de devassa, actas e outros documentos oficiais.

Além dos membros da elite mercantil baneane, a documentação oficial retratava todos os baneanes hindus como um bando de «viciozos ladroens» que, por perversão de carácter ou por degradação moral, não olhavam a meios para roubar e drenar todos os recursos africanos para a Índia; ou, ainda, de «ratoneiros», larápios de coisas de pouco valor, e de «judeos». A identificação dos baneanes com os judeus foi, na verdade, um dos estereótipos que os perseguiu durante muito tempo. Essa mancha infamante na sua reputação não se deveu tanto a questões directamente relacionadas com a religião judaica ou a preconceitos com as suas práticas sociais e ritos. Aliás, as fontes da época não assinalam a presença de judeus em Moçambique. O labéu de judeu que serviu na perfeição a propaganda hostil e discriminatória colonial, deveu-se, antes, ao estigma histórico que associava os judeus às actividades comerciais e «bancárias», ao crédito à usura, e os descrevia, tal como no século XVI, como usurpadores, maliciosos, usurários e trapaceiros. Tudo «defeitos» que as fontes oficiais apontavam como idênticos aos da comunidade mercantil indiana residente em Moçambique.

Paradoxalmente, a dura retórica oficial que procurava estigmatizar a comunidade indiana e que funcionava como um marcador social e cultural não era acompanhada de qualquer outra consequência mais grave. Este tipo de discurso que de tempos a tempos irrompia mais vigoroso e inflexível acabava sempre por transigir perante a imprescindibilidade da presença indiana para o desenvolvimento do comércio e da actividade económica em Moçambique. Sobretudo, porque eram as receitas das alfândegas - em grande parte resultantes dos direitos pagos pelos baneanes na exportação e importação de marfim africano e de tecidos de algodão e missangas indianas - que pagavam os vencimentos dos militares e funcionários, bem como a generalidade dos outros encargos do aparelho político-administrativo português.

Justamente o objectivo principal deste pequeno trabalho é perceber as raízes e a razão da insistência nestes marcadores negativos de diferença cultural, fazendo uma curta resenha da evolução do comércio e do papel dos indianos em Moçambique, recorrendo a alguns exemplos paradigmáticos da forma como esta presença foi simultaneamente insuportável e imprescindível.

1. A origem de todos os ódios: «vindos pobres da Ásia, se fizerão em pouco tempo senhores de todo o commercio desta colónia»⁵

É por demais sabido que a frequência regular e determinante dos indianos e árabes na costa oriental africana remontava a tempos muito recuados. Basta pensar, por exemplo, no *O Périplo do Mar Eritreu*, obra anónima de meados do século I, que justamente assinala a prolongada presença árabe e indiana e o conjunto de conexões que dela deriva, nomeadamente as de carácter social, cultural e comercial⁶. Naturalmente, no final do século XVII, quando os comerciantes baneanes de Diu e de Damão se fixaram em Moçambique muitos deles tinham um conhecimento perfeito da complexidade dos mercados leste africanos, desde as mercadorias mais vantajosas (panos de algodão, missangas, comestíveis, marfim, ouro e escravos) até às melhores formas de negociar na costa oriental africana, que passavam pelo conhecimento das dinâmicas dos diferentes circuitos comerciais do interior e dos portos de exportação e, ainda, pelas informações acerca dos agentes africanos em presença.

Os motivos fundamentais pelos quais os indianos baneanes foram alvo de tão grande animosidade por parte dos portugueses resultaram do facto de em pouco mais de meio século, terem conseguido controlar quase por completo a actividade comercial moçambicana. O primeiro passo foi dado no sentido de obter o monopólio das viagens entre Diu e o conjunto das praças do norte da Índia com Moçambique, e, com isso, o fluxo das mercadorias indianas importadas, sobretudo de tecidos de algodão que corriam como moeda na costa oriental africana. Os baneanes conseguiram então obter um conjunto importante de prerrogativas, por forma a conseguirem fixar-se na ilha de Moçambique e, desde aí alargarem a sua actividade comercial a toda a costa oriental africana. Foram autorizados a criar um bazar na ilha de Moçambique; a pagar direitos alfandegários iguais aos que os capitães de Diu costumavam prestar; a mandar tecer bertangil, roupa de algodão de baixa qualidade destinada ao mercado africano; a escolher a tripulação dos navios e conceder «liberdades» nos fretes aos tripulantes; a exigir o pagamento imediato das mercadorias que vendessem na ilha de Moçambique; e, ainda, a ter prioridade no despacho e conserto dos seus navios⁷. Tudo isso em 1686-1687, época em que se estabeleceram na ilha. O segundo passo, necessariamente mais prolongado e extenso, foi inicialmente no sentido da obtenção do domínio dos circuitos costeiros

⁵ Jerónimo José Nogueira de Andrade, «Descrição do estado em que ficavam os negócios da capitania de Moçambique nos fins de Novembro de 1789 com algumas observações, e reflexões, sobre a causa da decadência do commercio dos estabelecimentos Portuguezes na costa oriental de Africa», in *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, Vol. XI, Londres, 1814, p.497.

⁶ G. W. B. Huntingford (Trad. e ed.), *The Periplus of the Erythraean Sea*, The Hakluyt Society, London, 1980. Sobre a autoria, datação, número de manuscritos e edições veja-se a supracitada obra, pp. 5-13; Luís Frederico Dias Antunes, «A presença asiática na costa oriental africana antes da chegada dos portugueses», in *Povos e Culturas, Portugal e o Oriente: passado e presente*, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 1996, pp. 14-39; Neville Chittick, «Africa del Este y Oriente: Los puertos y el comercio antes de la llegada de los portugueses», in *Relaciones históricas a través del Océano Índico*, Barcelona & Paris: Serbal & Unesco, 1983, pp. 15-26.

⁷ Jerónimo José Nogueira de Andrade, «Descrição ...», (já cit.), pp. 500-502.

e, depois, seguindo as rotas comerciais do interior até chegar à região da Zambézia, em meados do século XVIII.

Tudo começava com as regras que regulavam o comércio de Moçambique no final do século XVII. Elas impunham a elaboração de uma «Pauta de Lei», isto é, uma tabela de preços das mercadorias importadas, sobretudo tecidos indianos, com o intuito de regular o mercado para defender os interesses financeiros da coroa. Pura mistificação. A fixação de preços em pauta funcionou efectivamente como um instrumento de delapidação da Fazenda real porque era acordada numa reunião entre o Governador, o Provedor da Fazenda que superintendia sobre as alfândegas, o Almojarife e os comerciantes indianos. Todos estavam interessados em que o valor dos panos-moeda, fosse o mais elevado possível. Interessava aos comerciantes indianos porque os vendiam por atacado à Fazenda real com enorme lucro, em parte devido ao sistema de juros elevados dado que a maior parte dos têxteis era adquirida a crédito, e, em outra parte, devido à enorme diferença de preços das mercadorias nos mercados indiano e africano. Também interessava aos funcionários portugueses que, auferindo salários pagos em panos indianos, acabavam sempre por negociá-los com bons proventos. Depois de vendidos os panos à Fazenda real, os comerciantes ajustavam entre si depreciando os seus preços, de modo a não inflacionar o valor do marfim e do ouro e a proporcionar maiores margens de lucro na intermediação entre os importadores e os nativos africanos⁸. Sendo obrigados a viver e a permanecer na ilha de Moçambique onde tinham grande parte das suas lojas, os comerciantes indianos despachavam os panos de algodão para os portos subalternos de Moçambique. Parte dos tecidos indianos importados era adquirida pela Coroa e serviria para pagar a administração colonial e para entregar aos poucos portugueses que viviam de pequenos negócios. Todas as mercadorias eram vendidas a crédito e deveriam ser saldadas pela Fazenda Real. A outra parte pertencia aos negociantes indianos. Eles negociavam-nos por preços muito baixos nas praias e um pouco por toda a sertão moçambicano, recebendo em troca de muito marfim e ouro. Por fim, para que nada lhes escapasse, revendiam a retalho, pelo «miúdo», em tabernas toda a espécie de mantimentos, no qual faziam as maiores rouba-lheiras⁹.

Desde a aquisição do monopólio das viagens e com apenas seis negociantes indianos que possuíam um bazar e um armazém para guardar os seus tecidos na ilha de Moçambique (1686), até ao controlo do comércio e da expansão do capital mercantil em Moçambique consumado por cerca de trezentos indianos e mais de cinco dezenas de casas comerciais (1770), passou-se pouco menos de um século¹⁰. E assim, ano após ano, foi crescendo, sobretudo entre os moradores mais pobres, o sentimento de pequenas humilhações e ódios causado pela indignação de quem se sente impotente por ver violados os seus direitos de colonos.

⁸ «Copia da carta do General Pedro Saldanha de Albuquerque», Moçambique, 12 de Agosto 1783, pub. por J. J. Nogueira de Andrade, «Descrição ...», (já cit.), vol. 1, pp. 232-233.

⁹ Jerónimo José Nogueira de Andrade, «Descrição ...», (já cit.), p. 339.

¹⁰ Luís Frederico Dias Antunes, *O Bazar e a fortaleza em Moçambique. A comunidade baneane do Guze-rate e a transformação do comércio afro-asiático (1686-1810)*, Lisboa, FCSH, UNL, (PhD in History), pp. 160-178.

Talvez o exemplo que melhor ilustra essa violação das prerrogativas de colonos sob um território que tomam sob a sua autoridade e administração, foi o arrendamento dos portos de Inhambane e Angoche, em 1708, ao baneane Calliangi Vellabo, a troco do pagamento de 33 mil cruzados pelo triénio. Longe de ser um acaso, o monopólio que Calliangi obteve decorreu do facto de ele já sero contratador das viagens de Diu para Moçambique e ser o maior comerciante grossista de tecidos de algodão de Cambaia. A animosidade geral terá sido tanta que depressa chegaram a Lisboa informações que denunciavam fraudes na atribuição do arrendamento: ausência de editais públicos que dessem conhecimento a outros interessados, como a lei determinava. Tanto quanto se sabe, a inquirição entretanto exigida por D. Pedro II para apuramento dos culpados e consequente extinção do contrato, ou não foi efectuada, ou, sendo realizada, não apontou responsáveis. Não parece, no entanto, restarem dúvidas sobre a existência de culpados, entre os quais se contavam membros da Junta de Comércio e o próprio governador de Moçambique, bem como o baneane Calliangi Vellabo, nem hesitação sobre a necessidade de cessação imediata do contrato de arrendamento, «por se entender que além de não se praticar as minhas ordens [régias] nele ocorre que haveria neste um irreparável prejuízo»¹¹.

Outro exemplo do ressentimento geral perante o progressivo controlo indiano da economia moçambicana ocorreu em 1722, no conflito de interesses em torno da nomeação para o importante cargo de «pagador da praça de Moçambique». É que o escolhido obtinha o contrato de arrendamento em regime de monopólio do comércio de Moçambique, com a obrigação de custear o aparelho administrativo e militar da referida praça. Na disputa entraram Calliangi Vellabo, o baneane preferido pelo Governador Francisco de Alarcão e Sottomayor, e Baxira Mucaly, escolhido pela direcção da Junta do Comércio. O ofício foi atribuído a Baxira, um antigo escravo muçulmano que chegara a Moçambique na companhia do genro do seu amo, um proeminente baneane de Damão¹². Neste caso, o que importa reter é que a disputa pela obtenção do cargo se circunscreveu exclusivamente aos membros da comunidade indiana radicada em Moçambique. Evidentemente, não faltaram vozes que quisessem «transferir o ministério de pagador da praça de Moçambique do moiro Baxirá para algum, ou alguns dos moradores católicos da mesma praça, determinados pelos irmãos da Misericórdia, ou [pelos] vereadores», mantendo-se as mesmas condições do contrato antes atribuído a Baxirá¹³. A verdade é que, depois de muitos protestos dos moradores de Moçambique, o comerciante muçulmano manteve-se no cargo por muitos anos.

A partir de 1723 os indianos foram autorizados a viver no continente defronte da ilha de Moçambique. Aí compraram casas e armazéns e estabeleceram-se com os seus familiares e outros indianos da mesma religião passando a negociar directamente e com

¹¹ «Carta do Vice-rei para Calliangi Vellabo», 28.04.1708, Filmoteca Ultramarina Portuguesa, Livro de Diu 1, 8ª Banda; George MacCall Theal (col.), *Records of South-Eastern Africa: collected in various libraries and archive departments in Europe, Printed for the Government of the Cape Colony*, Cape Town, Vol. V, 18.02.1709, pp. 14-15.

¹² A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 4, Doc. 19, 15.08.1722.

¹³ A.H.U., CU, Índia, *Maço* 37 (48), 27.01.1731; A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 4, Doc. 26, 30.05.1724.

mais facilidade com as populações macuas e mujaos do interior moçambicano. O processo que levou os baneanes a utilizar os mercadores e intermediários africanos, vulgarmente denominados de mossambazes, e a controlar grande parte das rotas do sertão recôndito de Moçambique, conheceu o seu epílogo na década de 1770, quando os baneanes foram legalmente autorizados a deslocar-se à Zambézia para cobrança de dívidas, acabando por se instalar na região e aí abrir as suas casas comerciais.

Os indianos foram imprescindíveis à Fazenda Real porque sem a importação dos seus têxteis e a exportação de marfim e ouro africano o rendimento das alfândegas não era suficiente para sustentar a presença da administração colonial portuguesa e a vida económica em Moçambique. Porém, esta imprescindibilidade foi igualmente sentida como algo humilhante e intolerável. Um paradoxo? Talvez nem tanto.

2. A dependência do seguro e do crédito baneane: «à força de roubos, e uzuras, a que chamão habilidade»¹⁴

Um dos aspectos que melhor permite perceber o comportamento ambivalente da sociedade colonial moçambicana setecentista relativamente aos indianos, relaciona-se como aumento das operações de crédito, de câmbio e de seguro próprias das transacções comerciais, as quais implicavam a criação de laços de confiança. No caso, a confiança de que o baneane receberá de volta o dinheiro pelas fazendas emprestadas, a confiança na conversão de um valor monetário no seu equivalente e, ainda, a confiança no segurador que o indemnizará em caso de prejuízo. O problema é que, na situação de escassez permanente de bens e de recursos da Coroa e de pobreza generalizada dos colonos portugueses, o recurso sistemático ao crédito indiano submeteu todos os que não conseguiram resgatar as suas dívidas. A saber, as autoridades que geriam os interesses do estado e todos os que actuavam de modo próprio, apesar de, na maior parte dos casos, a fronteira ser de difícil definição. E foram muitos os que caíram na armadilha dos empréstimos. Enredados nas teias do crédito dos moradores, quaisquer que fossem as suas origens, alimentaram os maiores rancores para com os credores indianos que, na sua opinião, lhes tiravam a esperança de uma vida melhor acumulando riquezas através da usura e dos empréstimos a juros elevados, ou, como denominavam as fontes contemporâneas, através do uso das «habilidades».

Evidentemente, para se compreender o recurso continuado ao crédito que dificultou o desenvolvimento económico de Moçambique setecentista e teve consequências devastadoras na vida quotidiana dos moradores portugueses, é necessário considerar a debilidade económica dos consumidores e a heterogeneidade dos mercados africanos e indianos em presença nos séculos XVII e XVIII.

Para África oriental tem que se atender à dimensão reduzida dos mercados e ao seu carácter provisório e descontínuo, em grande parte sujeitos a factores externos, políticos e outros, mormente as crises de subsistência, das fomes e das epidemias. A enorme dife-

¹⁴ Jerónimo José Nogueira de Andrade, «Descrição ...», (já cit.), p. 339.

rença de preços das mercadorias transaccionadas entre o Guzerate e a costa oriental africana, permitiram aos mercadores baneanes obter elevadas margens de lucro, não obstante actuarem com grande risco dos seus capitais. As viagens eram perigosas dado que se realizavam em navios frágeis, mal construídos e em deplorável estado de conservação. A pirataria no Mar Árábico e a má qualidade de pilotos e tripulações também contribuíam para que a navegação fosse insegura e as perdas dos navios frequentes. Todos estes factores de risco inerentes ao processo comercial - o preços das viagens, o custo e manutenção das embarcações, a perda de navios e mercadorias resultante de naufrágios e roubos praticados pela tripulação, o pagamento das equipagens - eram cuidadosamente avaliados.

Os comerciantes de Diu e de outras localidades do Guzerate mantiveram sempre a diferença entre preços de custo na origem e os praticados na venda, de tal forma que, no final, garantissem lucros satisfatórios. Lucros na ordem dos 400%, mesmo que as fontes possam aqui e ali exagerar¹⁵. Para acautelar possíveis perdas no negócio era frequente os comerciantes do Guzerate socorrerem-se do Mazane¹⁶ para fazerem seguros, os denominados “bimós”¹⁷, tomando sobre si o risco sobre mercadorias e navios debaixo de certas condições. Não descortinámos nas fontes documentais informações que atestem a utilização de seguros tomados em Moçambique. No entanto, sabemos que as viagens para Moca e Jeddha, no mar Vermelho, concessionadas aos contratadores baneanes de Diu, encontravam-se por vezes agregadas às de Moçambique. Ora, estando aquelas viagens

¹⁵ Alexandre Lobato calcula que, em meados do século XVIII, Moçambique consumia anualmente cerca de 200.000 a 240.000 panos. O valor real das fazendas na capital era de mais 1/3 do preço indicado na pauta da Alfândega. Alexandre Lobato, *Evolução administrativa e económica de Moçambique. (1752-1763), I Parte, Fundamentos da criação do Governo Geral em 1752*, Agência Geral de Moçambique, 1957, pp.258-259.

¹⁶ *Mazane*, vocábulo de origem sânscrita *maha-jan* que é a junção de duas palavras: *Maha* que significa grande, e *Jan* designando pessoas de respeito e consideração. A palavra *Mazane* numa acepção individual significa pessoa principal, frequentemente um banqueiro, um prestamista e um mercador, representante de uma colectividade, na Índia. O *Mazane* de Diu, que nas fontes era designado por «capitão dos baneanes» ou «cabeça», era o interlocutor dos interesses comerciais da comunidade com a administração portuguesa que governava a praça. Neste sentido, o *Mazane* era, muitas vezes, o chefe de uma família que estava organizada, em certos aspectos, tal qual uma empresa. Os seus membros, comportavam-se como verdadeiros sócios, reunindo toda a sua riqueza e entregando-a ao «cabeça» da família que, depois de proceder às aplicações mais correctas, recolhia e distribuía os lucros. Os parentes, normalmente, ocupavam-se de todo e qualquer tipo de trabalho respeitante à sua actividade comercial.

¹⁷ *Mazane* podia ter ainda um sentido colectivo, uma entidade que organizava, um grupo de mercadores baneanes que estava interessado na actividade comercial. Lidava, principalmente, com os aspectos relacionados com os assuntos económicos da sua cidade e com os que diziam respeito à sua actividade profissional, tais como a fixação de preços, o pagamento de mercadorias, a aquisição de navios ou a concessão de prerrogativas comerciais. Também mencionado na documentação portuguesa como «Corpo de Mazanes», a expressão mantém o significado atrás descrito. Geralmente, as autoridades portuguesas não interferiam na vida interna dessa corporação, limitando-se o governador do Estado da Índia a sancionar a eleição do seu representante.

¹⁷ O termo *Bimó* significa «seguro de mercadorias», tanto importadas como exportadas. O vocábulo também pode significar «aposta» e está geralmente relacionada com as viagens comerciais: dia de chegada, dias de viagem, mercadorias transportadas, etc. Cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário ...*, (já cit.), vol. I, p. 128.

sob a protecção do seguro é provável que as de Moçambique também o fossem. Outro aspecto a salientar é que nas compras e vendas mais vultuosas era, por vezes, necessário fazer-se uso do corretor, um agente intermediário cujo nome dava confiabilidade a quem dele se servia. Na Índia, nenhuma casa comercial europeia poderia ter actuado sem o recurso aos corretores e intermediários baneanes que costumavam usar a sua reputação e posição estratégica para aumentar fortuna à custa dos comerciantes estrangeiros. Salvo as devidas proporções, o mesmo ocorreu em Moçambique setecentista. Foi o que sucedeu, por exemplo, com o Governador Baltazar Pereira do Lago (1765-1779). O seu corretor, o baneane Lamichande Motichande, para além de participar directamente no comércio de marfim e no tráfico de escravos a troco de patacas espanholas, foi também avalista pelo capital que o governante investia nos seus próprios negócios ou emprestava a outros. Obviamente, Motichande só o fazia a troco de uma percentagem acordada¹⁸.

O crédito foi, portanto, o suporte de uma extensa cadeia que se iniciava na Índia com a aquisição de fazendas pelos baneanes e se desenvolvia pela África Oriental. Quando as fazendas chegavam à ilha de Moçambique tomavam dois destinos. Uma parte era fornecida, a crédito, pela Fazenda Real aos diversos feitores dos portos subalternos. Estes guardavam uma certa quantidade para pagamentos de ordenados e entregavam a outra, também a crédito, aos comerciantes do Zambeze.

Os riscos dos negócios eram enormes dado que os comerciantes portugueses não dispunham geralmente de capital suficiente para, em caso de perda das mercadorias, saldarem as dívidas contraídas com os indianos. Frequentemente, sucedia que a situação das finanças do Estado da Índia era tão débil que a solução que encontrava para se saldar a dívida era fazer um pequeno «pagamento por conta» e pagar o restante, no futuro, a juros altos. Acontece que para pagar os empréstimos contraídos, a Fazenda Real requeria nova quantidade de tecidos e outras mercadorias aos baneanes, prolongando desta forma o ciclo da dívida¹⁹. Para se ter uma ideia, entre 1716 e 1745, os mercadores guzerates constituíam 61% dos indivíduos que emprestavam dinheiro à administração da Coroa em Moçambique, enquanto o volume do crédito indiano concedido ascendia a 77% do total atribuído. Note-se que a soma da dívida aos mercadores guzerates, que foi quatro vezes superior ao valor em dívida aos mercadores portugueses, teria sido certamente bastante maior se não tivesse ficado de «fora o que podia constar dos Livros de contas antecedentes por se acharem consumidos e incapazes de ler»²⁰.

A verdade é que, o volume de empréstimos com juros elevados sugere a prática generalizada da usura. Para se ter uma noção um pouco mais exacta da importância e do peso dos juros assinala-se que 88% dos baneanes que, na época atrás referida, emprestaram dinheiro à Junta receberam juros de 10% sobre o dinheiro cedido²¹.

¹⁸ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 30-A, Doc. 31, 04.08. 1779.

¹⁹ A.H.U., CU, *Índia*, Cx. 40, Doc. 30, 23.08. 1696.

²⁰ B.N.(L), Cod. 4179, e 4180, 12.01 1745. O documento refere as dívidas da Junta Geral do Comércio de Moçambique entre 1716 e 1744.

²¹ *Idem*, *Ibidem*.

Os resultados deste modo de comerciar far-se-iam, também, sentir na Índia, segundo o giro comercial normal, ou seja, três anos mais tarde. A outra parte das fazendas era negociada a crédito pelos baneanes que controlavam o comércio grossista a partir da ilha. Vendiam os panos aos comerciantes portugueses, por preços superiores aos ajustados com os suaílis e outros indianos guzerates que se dedicavam à venda ambulante e a retalho, na ilha de Moçambique e no sertão africano. Os mercadores portugueses, não conseguindo aguentar os preços da concorrência, entravam num processo inevitável de endividamento que obrigava a que muitos deles, para pagar dívidas, tivessem que entregar aos baneanes os seus bens e propriedades²². O crédito concedido pelos baneanes era, também, extensivo aos mercadores particulares portugueses e africanos. Nesta última situação, a garantia não parece ter sido feita com base na «Letra» ou «Aval», documento escrito pelo qual uma pessoa encarrega outra de pagar uma determinada quantia, mas antes através de laços de confiança pessoal, de pequenos pagamentos e ofertas. No sertão africano, os baneanes diversificavam a concessão de panos em reduzidas quantidades por vários mercadores ambulantes macuas, mujaos e suaílis que seguiam as rotas do interior africano em busca de mercadorias. Os que regressavam com marfim, escravos e ouro eram premiados com novas ofertas ou subornos para prosseguirem os negócios. Mas muitos deles nunca regressavam com as fazendas que levavam à consignação. Por esta ou por aquela razão os negociantes africanos acabavam por se extraviar nos caminhos mais recônditos do sertão, por serem assaltados, ou, na maior parte dos casos, por simplesmente fugirem com as fazendas. No entanto, o volume e o valor das mercadorias que estes traficantes itinerantes traziam, compensavam largamente as que se perdiam.

3. Acumular fortuna para a transferir: «aferrolham quanto ganham, e tudo mandam para a Ásia»²³

Outra das queixas frequentes dos moradores e autoridades portuguesas foi a de que os indianos nada consumiam em Moçambique e que todos «os seos cabedaes, e os seos dinheiros, não aproveitam ao estado em que jazem, pois todos os enterram nos seos pagodes, e consomem nas suas supersticiosas adoraçoens, ou em sustento e esmolmas, dadas aos caens, vacas e outros animais que adoram, ou tratam com maior caridade, por julgarem dentro daquelles corpos as almas dos seos antepassados».

A pergunta que se impõe é: ser-lhes ia possível investir em Moçambique os lucros do seu comércio?

Como não lhes era permitido trazer a sua família indiana viviam sós, sem mulher, e circunscritos à ilha de Moçambique, em casas alugadas pelos padres jesuítas, pelo que, naturalmente, os seus rendimentos eram enviados para a família residente em Diu, Damão, ou outra cidade do Guzerate. Porém, o desenvolvimento da sua actividade comercial implicou obrigatoriamente a passagem ao continente e, nesse sentido, foram obrigados a

²² A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 16, Doc. 4, 02.01.1759; A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 14, Doc. 39, 10.08 1758.

²³ Jerónimo José Nogueira de Andrade, «Descrição ...», (já cit.), p. 505.

ser proprietários de algumas terras e imóveis. Algumas herdades e casas, poucas diga-se, compravam-nas. A maior parte era adquirida por penhora, isto é, pela execução de dívidas de portugueses que tinham caído na armadilha da dependência do crédito baneane. Como não tinham como pagar as dívidas alguns tiveram que entregar os seus pequenos armazéns e casas de moradores do continente, sobretudo na região das Cabaceiras e do Mossuril. Do mesmo modo passaram para mãos de baneanes, alguns palmares e outros bens de raiz que antes pertenciam a prazeiros e traficantes de escravos portugueses. Na maior parte, estas propriedades mais não eram que entrepostos no interior sertanejo, pequenas casas de negócio e moradia que tinham junto um pequeno jardim e horta. Não havia aproveitamento agrícola, ou havendo, este era apenas residual. Dependendo do tipo de palmar, utilizavam a madeira para construção, a polpa dos frutos para alimento e as sementes para produção de óleo; em outros terrenos criavam gado vacum, apenas para extracção de leite; e nos quintais e hortas, escravos domésticos cultivavam legumes e hortaliças para consumo domiciliário. Tudo produtos do quotidiano porquanto os baneanes eram vegetarianos. As verduras, feijões, grãos, sementes e especiarias que estavam em falta, importavam-nas da Índia.

A fixação de casas comerciais dirigidas por baneanes no sertão moçambicano, devido, sobretudo, ao aumento do tráfico de marfim e de escravos, contribuiu para a abertura de novas rotas e para o acréscimo de fluxos populacionais no interior, ampliando o seu espaço comercial e, juntamente, o espaço colonial moçambicano para fronteiras mais próximas às de Moçambique actual.

Ora, para muitos colonos portugueses era inaceitável ver que os indianos, sobretudo os que apresentavam um aspecto mais miserável, pudessem possuir bens e propriedades em Moçambique, por mais irrisórios que fossem. Aos olhos dos colonos era profundamente humilhante que «gentios» de outras nações e de cor pudessem ser tão indispensáveis para a actividade económica moçambicana e, mais ainda, para a sua própria sobrevivência quotidiana. A presença dos baneanes em Moçambique era intolerável porque não deixava margem de manobra para os portugueses, sobretudo os moradores mais pobres, desenvolverem os seus pequenos negócios.

No comércio os indianos faziam um pouco de tudo. Quase todos dormiam e moravam nas suas pequenas lojas e armazéns de fazendas. À frente dos negócios estavam os chamados “comissários” que eram uma espécie de gerentes dos baneanes mais ricos da sua casta. Faziam-no mediante uma certa percentagem em dinheiro previamente acordada entre os intervenientes. No fundo, elegeram os agentes comerciais e intermediários dos negócios dos Mazanes do Guzerate, em Moçambique: inspeccionavam a carga e descarga dos navios; indicavam as mercadorias adequadas ao comércio leste africano; ajustavam datas e modos de pagamento; controlavam quem trabalhava com as balanças, e quem empacotava as mercadorias; decidiam a quantidade de panos que deveria ser entregues aos mossambazes africanos para o negócio de marfim e ouro; e, sobretudo, guardavam e mantinham actualizados os livros de contas.

É importante distinguir que a maioria dos baneanes que chegava à costa oriental era, em geral, muito pobre, embora, ainda assim, com mais recursos do que muitos dos

moradores portugueses em Moçambique. A comunidade rondava as trezentas almas em meados do século XVIII²⁴. Mal punham os pés em terra tratavam dese tornar pequenos comerciantes ambulantes: compravam aos grossistas pequenas poções de pano e missangas revendendo-as, depois, porta a porta, por preços três vezes mais elevados; adquiriam, ainda, toda a espécie de víveres e bebidas que eram vendidas em tabernas. Trabalhando para indianos grossistas ou por conta própria, estes mercadores ambulantes vendiam por todo o sertão africano, acabando por tomar conta do que restava do grande comércio de marfim, escravos e mantimentos²⁵. Muitos outros indianos eram caixeiros nas lojas da ilha de Moçambique, vendiam ao balcão, eram fiéis de armazém, vigiavam as fazendas e zelavam pelo seu estado de conservação. Junto a essas mesmas lojas e armazéns de fazendas, gravitava uma «multidão de gentios indianos» com as mais variadas funções: os alfaiates e costureiros faziam vestuário por medida e consertavam os tecidos que chegavam em más condições; os cozinheiros e mainatos ocupavam-se da confecção da comida e de todos os trabalhos domésticos; os ourives negociavam em ouro e outros metais preciosos, pesavam-nos e ensaiavam o toque dos metais para avaliar a sua qualidade. Eram conhecidos por serem peritos na sua actividade e por falsificarem e venderem ouro contrafeito. A par dos ourives, ou quando estes rareavam no território, estavam os caldeireiros que, além de trabalharem objectos de ferro, cobre e latão, também «encastoavam e lavravam alguma prata e ouro». Finalmente, encontramos junto aos comerciantes indianos muitos artesãos hindus: barbeiros, pedreiros, torneiros, carpinteiros e sapateiros.

A enorme visibilidade de indianos na ilha de Moçambique foi assinalada por muitos observadores, alguns dos quais estrangeiros²⁶. Assim que os navios chegavam ao porto de Moçambique, os indianos corriam ao cais para descarregar mercadorias para os seus armazéns, desde tecidos de algodão multicolor a maços de missangas, passando por toda a sorte de mantimentos, sobretudo arroz. Depressa estes indianos constituíam um pequeno pé-de-meia. Pelo menos já tinham mais do que quando chegaram. Mas aos olhos dos europeus continuavam com uma aparência pobre e frágil, seminua, apenas com lungi ou Kurta pijama de algodão, descalços e sem adornos, homens que apenas comiam caril e vegetais e que cumpriam com os seus momentos de oração.

²⁴ A.H.U., CU, Moç., Cx. 14, Doc. 33, 07.08.1758; A.H.U., Códice 1332, 02.01.1759; A.H.U., CU, Moç., Cx. 46, Doc. 31, 12.08.1783.

²⁵ Luís Frederico Antunes, *A actividade da Companhia de Comércio dos Baneanes de Diu em Moçambique. (1686-1777)*, U.N.L., F.C.S.H., tese de Mestrado, Junho 1992, pp.287-308.

²⁶ ACC, Códice Cadaval 826, M VI 32, Memória Chorografica da Provincia ou capitania de Mossambique na Costa d'Africa Oriental conforme o estado em que se achava no anno de 1822, offerecida ao publico por Bispo de S. Thomé Prelado de Mossambique, 1823. Uma cópia do manuscrito foi gentilmente cedida pelo historiador e investigador António Ritta-Ferreira. Excertos da referida Memória foram publicados e estudados por Virgínia Rau, «Aspectos étnico-culturais da ilha de Moçambique em 1822», in *Studia*, nº 11, 1963; Henry Salt, *A Voyage to Abyssinia and Travels into the Interior of that Country, executed under the order of the British government, in the years 1809 and 1810; in which are included, an account of the Portuguese settlements on the east coast of Africa*, London, F.C & J. Rivington, 1814, p. 23 e 74 e pp. 34-35.

4. Pacíficos, sem ambições de poder político nem intenções prosélicas

Outro aspecto da natureza dos baneanes em Moçambique foi o de nunca terem sido uma ameaça real, ou mesmo um motivo de preocupação, à presença política, militar e religiosa dos portugueses em Moçambique. Não significa isso que no desenvolvimento natural dos seus negócios não procurassem interferir nas decisões das autoridades coloniais. A capacidade de influência política que a sua riqueza proporcionava, fez-se sentir de múltiplas formas no seio da sociedade, sobretudo junto das autoridades e de funcionários da administração pública, como testemunham inúmeras fontes disponíveis. Mas, note-se que, em momento algum, os baneanes questionaram a licitude política do poder colonial instituído, ambicionaram conquistar o poder, ou mesmo, obter algum cargo colonial. Aos baneanes bastava agir na retaguarda: financiando e intermediando os negócios privados dos governadores, sobretudo os do tráfico negreiro com os franceses das ilhas Maurícias, e actuando às ocultas, untando as mãos de pequenos funcionários. De vez em quando as autoridades e moradores pobres tentaram bloquear a sua actividade comercial e até expulsá-los de Moçambique, mas, verdade seja dita, as poucas manifestações de hostilidade tiveram sempre um alcance prático muito reduzido.

De facto, o relacionamento quotidiano entre a comunidade baneane e os moradores e as autoridades portuguesas esteve longe de ser pautado pela conflitualidade. De um modo geral, o poder político, ou quem o representava, apenas os incomodavam quando eles interferiam no mercado de forma esmagadora. De resto, os baneanes contornava as dificuldades subornando os agentes económicos, fossem eles públicos ou privados. Em negócios de maior dimensão, chegaram mesmo a aceitar parcerias com a administração para que esta, refém de interesses comuns, se visse obrigada a favorecê-los. Foi o que sucedeu em 1781, quando o governador Vicente Maia e Vasconcelos convocou alguns baneanes para, em conjunto com mercadores portugueses, formar uma Sociedade de Negociantes para o comércio de Lourenço Marques. O principal objectivo dos portugueses era consolidar a sua presença nessa extensa região, que tinha acabado de passar por vários períodos de ocupação holandesa, inglesa e austríaca. Os seis baneanes apenas aceitaram integrar a sociedade porque queriam usufruir do lucrativo comércio da região a sul do Zambeze²⁷.

Ao logo do século XVIII, poucos foram os momentos de verdadeira inquietude. Talvez a ocasião de maior tensão tenha sido a que ocorreu durante os governos de David Marques Pereira (1758-1759) e Pedro Saldanha e Albuquerque (1759-1763). Primeiro, através da tentativa de limitação da presença de tão grande número de baneanes ricos

²⁷ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 37, Doc. 56, 02.11.1781. Os baneanes que participaram na Sociedade de Negociantes de Lourenço Marques foram Lacamichande Mutichande, Ponja Velgy, Galala Ganez, Carva Malgy, Velgy Ambaydas e Getta Mulugy. Sobre o processo de criação da referida Sociedade de Comércio e a história da fundação da cidade de Lourenço Marques ver Alexandre Lobato, *História da Fundação de Lourenço Marques*, Lisboa, 1948; Idem, *História do Presídio de Lourenço Marques*, 2 vols., Lisboa, 1949; Caetano Montez, *Descobrimto e Fundação de Lourenço Marques. (1500-1800)*, Minerva Central-Editora, Lourenço Marques, 1948; Fritz Hoppe, *A África Oriental Portuguesa no tempo do Marquês de Pombal. 1750-1777*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1970, pp. 248-261.

na ilha de Moçambique. E, nesse sentido, as cerca de 40 boticas que lhes pertenciam deveriam reduzir-se a apenas 12, cada qual servida por dois caixeiros²⁸. Depois, aquando da averiguação da proveniência do património dos baneanes, através da elaboração de inventários das dívidas e dos bens daqueles que viessem a falecer²⁹.

Evidentemente, os baneanes nunca poderiam aceitar a entrega dos seus livros de contabilidade porque eles guardavam as informações do movimento comercial dos seus estabelecimentos, desde os preços das mercadorias até ao tipo de negócios (em tecidos, comestíveis, missangas, bebidas marfim, ouro), passando pelas suas redes comerciais, empréstimos contraídos, montantes em dívida e identidade dos devedores, entre outros. Fizeram-no de forma pacífica, apenas incumprindo as ordens coloniais. Ao invés, era previsível que as autoridades exigissem aos baneanes a entrega dos seus «livros de rezão» porque eles eram frequentemente invocados como meio de prova tanto no reembolso dos seus créditos como nos processos de partilha das heranças. Precisavam de os inspecionar, sobretudo, porque os baneanes eram muitas vezes acusados de se apoderarem do património dos moradores falecidos, exigindo que os herdeiros pagassem as dívidas que constassem nos seus livros de contas³⁰. Mas, também precisavam de os analisar porque os baneanes eram igualmente acusados de falsificar esses livros, não os numerando, rasurando inúmeras vezes ou registando dívidas que só podiam ser confirmadas por outros indivíduos «da mesma casta» ou pela boca dos próprios devedores³¹. Foi precisamente um dos argumentos usados pelos portugueses que recriminavam os baneanes de usarem os seus livros de contas para reclamarem o pagamento de dívidas e se apoderarem de bens moventes e de raiz pertencentes a antigas casas coloniais portuguesas, provocando, em muitos casos, a sua ruína³².

Facilmente se compreende que os baneanes tivessem mantido os seus livros e notas escritas sigilosos e escondidos. Pela mesma razão as autoridades portuguesas procuraram, em vão, que os livros e outros documentos lhes fossem entregues, de modo a conhecerem a extensão dos negócios e a impedirem que os baneanes fizessem a cobrança das suas dívidas, tanto as que tinham o pagamento de juros garantido por certos rendimentos fixos, como as que eram representadas por qualquer título ou letra de câmbio.

Ainda assim, o inventário dos bens móveis e fundiários (1762) realizado pelas autoridades portuguesas revelou que os 49 baneanes recenseados na Ilha de Moçambique, no Mossuril e nas Cabaceiras possuíam 38 palmares, 5 terrenos na Ilha, 17 imóveis no continente, 1245 escravos, 4 navios de alto mar, 2 barcos de cabotagem, 32 embarcações mais pequenas, como botes e canoas, e ainda 150 cabeças de gado³³. Porém, tanto a tentativa de reduzir o número de lojas e limitar a circulação de baneanes no continente,

²⁸ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 14, Doc. 26, 19.07.1758.

²⁹ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 16, Doc. 6, 02.01.1759.

³⁰ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 40, Doc. 10, 16.10.1782.

³¹ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 36, Doc. 35, Julho de 1781.

³² Idem, *Ibidem*.

³³ Fritz Hoppe, *A África Oriental Portuguesa* (já cit.), pp. 182-183.

bem como a alienação obrigatória de propriedades e os limites impostos à acumulação de capital foram medidas cujos efeitos foram praticamente nulos³⁴.

Outra particularidade da essência dos baneanes foi, a de nunca terem representado um perigo militar ou manifestado algum tipo de agressividade ou exaltação para com os portugueses em Moçambique, nem um motivo de preocupação para o clero ou para a religião católica. Isso era, aliás, uma completa impossibilidade, cuja explicação assenta em impedimentos de natureza religiosa, melhor, em práticas individuais baseadas nos princípios religiosos, espirituais e morais da não-violência que os proibia de pegar em armas, matar ou maltratar qualquer vivente. Pereira do Lago foi um dos poucos governadores que percebeu as consequências da ausência de prática prosélita que pautou o comportamento social dos baneanes, reconhecendo-lhes o mérito de não criarem problemas com a igreja católica ou com as comunidades muçulmanas pelo facto de «não se interessarem em ponto da Religião [católica ou islâmica]; não por pulitica, respeito, ou vertude, mas somente porque seguindo o Ritto inviolavel das Classes das suas Castas não podem chamar para ellas qualidade alguma de outra qualquer Nasção, pois a não ser esta circunstancia, seriam mayores perseguidores, do que Mouros, da Fé Catholica»³⁵.

Algumas das ideias fulcrais da religião seguida pelos baneanes relacionam-se com o ciclo de nascimento e renascimento (Samsara) como consequência da libertação da alma através do resultado dos actos de cada um (Karma). Eles acreditam que toda a vida está impregnada de espírito o que implica que os animais, e todos os corpos inanimados, dispõem de alma individual e que esta transmigra de vida para vida de acordo com os seus merecimentos, podendo surgir numa qualquer encarnação sob a forma animal, vegetal ou mineral³⁶. Ora, foram estes aspectos relacionados com o ciclo ininterrupto da reencarnação e com a transferência do resultado das acções, os que mais chamaram a atenção dos principais viajantes e noticiaristas europeus, em particular dos portugueses, talvez porque algumas das práticas religiosas e sociais dos baneanes lhes parecessem totalmente extravagantes, cheias de superstições tão ridículas que eram motivo de enorme riso³⁷.

A abstenção de qualquer tipo de acto ou pensamento violento sobre qualquer ser vivo, impedia-os de tirar a vida, agredir ou molestar qualquer ser vivo. O próprio exercício da actividade agrícola estava vedado aos baneanes uma vez que o arado e outros instrumentos de trabalho que rasgam a terra podem ferir e matar pequenos animais, cuja alma deve ser respeitada. Do mesmo modo, para não causar danos a insectos e outras formas de vida microscópicas, os baneanes bebiam água coada e não comiam depois do pôr do sol, para evitar que pequenos insectos, atraídos pela luz de velas e lamparinas, caíssem no recipiente da comida ou fossem mortos nas chamas da cozedura.

³⁴ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx.23, Doc. 25, 31.01.1763; A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 25, Doc. 15, 11.03.1765.

³⁵ A.H.U., CU, *Moç.*, Cx. 30, Doc. 68, 10.08.1772.

³⁶ Gavin Flood, *An introduction to Hinduism*, Cambridge University Press, Cambridge, 1996; Ronald Wesley Neufeldt (ed.), *Karma and Rebirth: post-classical developments*, State University of New York Press, Albany, 1986; S. S. Rama Rao Pappu, *The dimensions of Karma*, Chanakya Publications, 1987.

³⁷ ACC, *Códice Cadaval* 826, M VI 32, p. 15.

Uma nota final

Foi precisamente a imagem da enorme actividade comercial, do frenesim de centenas de baneanes retalhistas que vendiam tudo mais caro aos moradores portugueses, associada à sua aparência despojada que causou ressentimentos e os tornou insuportáveis. Foi exactamente o facto de terem um pouco mais, por vezes nem tanto, na medida em que muitos teriam sido inicialmente tão ou mais pobres que os moradores portugueses em Moçambique, que os odiavam em surdina. Para tal ter acontecido, para que tivessem algum dinheiro, temos que ter presente que os indianos foram sempre mais aplicados, sendo de facto essa a principal causa de alguns problemas e equívocos sociais, e, em última instância, do enorme rancor e animosidade.

Foi por este conjunto de problemas que os relatos e notícias de maior fôlego retrataram a comunidade indiana com a imagem, que se perpetuará ao longo século XVIII, de corja de ladrões, comerciantes corruptos, miseráveis e judeus³⁸. Mas verdade seja dita: a generalização dessa apreciação reflectia sobretudo o desagrado pela incapacidade da administração colonial diante do completo domínio dos indianos na economia moçambicana e a inveja pela felicidade alheia de boa parte da população portuguesa. Quaisquer que fossem as suas funções, todos se destacaram por serem incansáveis e perspicazes nos negócios, por protegerem firmemente o poder da memória através dos seus inventários e livros de contas e por seguirem uma vida simples e frugal. Os mercados eram os seus verdadeiros templos e os livros de contas as suas Escrituras, os seus Vedas sagrados.

Lisboa, 12 Janeiro de 2012

(Centro de História. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa)

Bibliografia

Andrade, Jerónimo José Nogueira de, «Descrição do estado em que ficavão os negócios da capitania de Moçambique nos fins de Novembro de 1789 com algumas observações, e reflectões, sobre a causa da decadência do commercio dos estabelecimentos Portugueses na costa oriental de Africa», in *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, Vol. XI, Londres, 1814.

Antunes, Luís Frederico Dias, *A actividade da Companhia de Comércio dos Baneanes de Diu em Moçambique. (1686-1777)*, U.N.L., F.C.S.H., tese de Mestrado, 1992.

Antunes, Luís Frederico Dias, *O Bazar e a fortaleza em Moçambique. A comunidade baneane do Guzerate e a transformação do comércio afro-asiático (1686-1810)*, Lisboa, FCSH, UNL, (PhD in History), 2001.

Barbosa, Duarte, *O Livro de Duarte Barbosa (edição crítica e anotada)*, 2 vols., introdução, texto crítico e apêndice de Maria Augusta da Veiga e Sousa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Memórias, 27, Investigação Científica Tropical, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 1996-2000.

³⁸Jerónimo José Nogueira de Andrade, «Descrição ...», (já cit.), passim.

Chittick, Neville, «Africa del Este y Oriente: Los puertos y el comercio antes de la llegada de los portugueses», in *Relaciones históricas a través del Océano Índico*, Barcelona & Paris: Serbal & Unesco, 1983, pp. 15-26.

Dalgado, Sebastião Rodolfo, *Glossário Luso-Asiático*, 2 vols, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919-1921.

Flood, Gavin, *An introduction to Hinduism*, Cambridge University Press, Cambridge, 1996.

Hoppe, Fritz, *A África Oriental Portuguesa no tempo do Marquês de Pombal. 1750-1777*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1970.

Huntingford, G. W. B. (Trad. e ed.), *The Periplus of the Erythraean Sea*, The Hakluyt Society, London, 1980.

Lobato, Alexandre, *História da Fundação de Lourenço Marques*, Edições da Revista Lusitânia, Lisboa, 1948.

Lobato, Alexandre, *História do Presídio de Lourenço Marques*, 2 vols., Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1949-1960.

Lobato, Alexandre, *Evolução administrativa e económica de Moçambique. (1752-1763)*, I Parte, *Fundamentos da criação do Governo Geral em 1752*, Agência Geral de Moçambique, 1957.

Montez, Caetano, *Descobrimento e Fundação de Lourenço Marques. (1500-1800)*, Minerva Central - Editora, Lourenço Marques, 1948.

Neufeldt, Ronald Wesley (ed.), *Karma and Rebirth: post-classical developments*, State University of New York Press, Albany, 1986.

Pappu, S. S. Rama Rao, (ed.) *The dimensions of Karma*, Chanakya Publications, 1987.

Rau, Virgínia, «Aspectos étnico-culturais da ilha de Moçambique em 1822», in *Stvdia*, nº 11, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, pp. 123-163.

Salt, Henry, *A Voyage to Abyssinia and Travels into the Interior of that Country, executed under the order of the British government, in the years 1809 and 1810; in which are included, an account of the Portuguese settlements on the east coast of Africa*, London, F.C & J. Rivington, 1814.

Theal, George MacCall (col.), *Records of South-Eastern Africa: collected in various libraries and archive departments in Europe*, Printed for the Government of the Cape Colony, 8 vols., Cape Town, 1898-1903.

Yule, Henry & **Burnell**, A. C., *Hobson-Jobson: The Anglo-Indian dictionary*, Hertfordshire, Wordsworth Editions, 1996 (Obra original publicada em 1886).

REDES FORMAIS E INFORMAIS DE TROCAS TÉCNICAS, CIENTÍFICAS E CULTURAIS NO ESTADO DA ÍNDIA (SÉCULOS XVI-XVIII)

Amélia Polónia¹

1. Colocar os Impérios Europeus no seu lugar

A historiografia europeia associa tradicionalmente a análise da produção e circulação de conhecimento no Período Moderno (1500-1800) com processos de construções imperiais. O expansionismo europeu, liderado por Portugueses, Espanhóis, Holandeses, Ingleses e Franceses, é considerado como a principal alavanca desse processo. Partindo deste entendimento, as narrativas históricas neste domínio desconsideram os papéis desempenhados pelos produtores locais de conhecimento nos múltiplos universos de contacto.

Acresce que os estudos coloniais têm sido focados em projetos de pendor nacional, em estratégias do poder central e em rivalidades imperiais². Esses excluem a perceção de como indivíduos e grupos de indivíduos contribuíram para essas dinâmicas históricas, por vezes de uma forma ainda mais extensa do que o próprio poder central. Mesmo os estudos que se referem a redes, lidam principalmente com conexões estabelecidas entre redes formais e institucionalizadas - sejam elas de natureza política, religiosa ou económica - excluindo aquelas que atuam num âmbito informal e não institucionalizado.

Publicações recentes, reunindo pesquisadores seniores e juniores, tendem a superar essa tendência, concentrando-se na análise de mecanismos culturais e informais subjacentes à construção de impérios³. A expressão “impérios informais” aponta precisamente para essas estratégias informais com base nas quais o domínio ultramarino europeu foi construído na chamada Primeira Era Global⁴. Em consequência, os investigadores centram sua atenção em redes informais, multiculturais e transfronteiriças⁵. No que concerne à Ásia, um número relevante de estudos contribuiu para esse percurso, entre os

¹ U. Porto/ CITCEM. Trabalho realizado em conjunto com Fabiano Bracht (USP/ CITCEM) e Rosa Capelão (CITCEM).

² POLÓNIA, Amélia - “Informal self-organised networks in the First Global Age. The Jesuits in Japan”. *The Bulletin of the Institute for World Affairs Kyoto Sangyo University*, No. 28 (Feb, 2013): 133-158.

³ POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia, eds. - *Mechanisms of Global Empire Building*. Porto: CITCEM, 2017.

⁴ POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia, eds. - *Seaports in the First Global Age: Portuguese agents, networks and interactions (1500-1800)*. Porto: UPorto Edições, 2017.

⁵ ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia, eds. - *Beyond Empires: Self-Organizing Cross-Imperial Economic Networks vs Institutional Empires 1500-1800*. Leiden: Brill, 2016.

quais podemos citar os trabalhos de Sanjay Subrahmanyam⁶, Michael Pearson⁷ ou James Boyajian⁸. Mesmo assim, muito ainda precisa de ser feito.

Esta contribuição alinha-se com esta tendência de revisão historiográfica no âmbito de um debate centrado em questões de produção e circulação de conhecimento, incluindo conexões entre territórios ultramarinos e a Europa - áreas para as quais as contribuições de Kapil Raj⁹ e Livingstone¹⁰ emergem como de importância relevante.

O Estado da Índia fornece exemplos concretos dessa produção e circulação de conhecimento, com especial foco nos seus agentes de produção e no domínio de práticas médicas que revelam circulação e incorporação de novos conhecimentos pela medicina ocidental. Na verdade, nos séculos XVI e XVII, um número considerável de livros foi escrito e publicado no âmbito da Medicina e Filosofia Natural na Índia Portuguesa. Destacamos, entre outros, os trabalhos de Tomé de Pires (1465 - 1540)¹¹, Garcia da Orta (1501 - 1568)¹², Cristóvão da Costa (1515 - 1594)¹³ e Manuel Godinho de Erédia (1563 - 1623)¹⁴. Essas obras forneceram material de estudo para historiadores, filósofos e sociólogos da ciência. No entanto, o mesmo não pode ser dito em relação aos agentes locais de produção de conhecimento, incluindo as mulheres.

2. Colocar a Ciência no seu lugar

Procuramos, precisamente na senda de Kapil Raj e Livingstone¹⁵, contextualizar esta questão em termos de produção e circulação de conhecimento. O sistema mundial emergente no decurso da Primeira Idade Global (1500-1800) e a construção de uma

⁶ SUBRAHMANYAM, Sanjay - *O Império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica*. Lisboa: Difel Editora, 1996.

⁷ PEARSON, Michael N. - *The world of the Indian Ocean, 1500-1800: studies in economic, social, and cultural history*. Burlington: Ashgate, 2005.

⁸ BOYAJIAN, James C. - *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2008.

⁹ RAJ, Kapil - *Relocating modern Science: circulation and the construction of knowledge in South Asia and Europe, 1650 - 1900*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2010; RAJ, Kapil - "Beyond Postcolonialism ... and Postpositivism: Circulation and the Global History of Science". *Isis*, v. 104, n. 2, 2013: 337-347.

¹⁰ LIVINGSTONE, D. - *Putting science in its place geographies of scientific knowledge*. Chicago: University of Chicago Press, 2003.

¹¹ Biblioteca Nacional de Portugal. COD. 299//2. *Soma Horiemtal Que Trata Do Mar Roxo ate os Chims*.

¹² ORTA, Garcia de - *Coloquios dos simples, e drogas he cousas medicinais da India, e assi dalgu[m]as frutas achadas nella onde se tratam algu[m]as cousas tocantes amediçina, pratica e outras cousas boas, pera saber / cõpostos pello Doutor garçia dorta : fisico del Rey nosso senhor, vistos pello muyto Reuerendo senhor, ho liçençado Alexos diaz : falcam desenbargador da casa da supricaça inquisidor nestas partes*. Goa: Ioannes de Endem, 1563.

¹³ COSTA, Cristóvão da - *Tractado de las drogas y medicinas de las Indias orientales que contiene observaciones sobre las drogas orientales*. Burgos, 1578.

¹⁴ EVERAERT, J. G.; FERRÃO, J. E. M.; LIBERATO, M. C., eds. - *Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges de Manuel Godinho de Erédia*. Lisboa: Comissão Nacional Para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001.

¹⁵ RAJ, Kapil - *Relocating modern Science: circulation and the construction of knowledge in South Asia and Europe, 1650 - 1900*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2010; LIVINGSTONE, D. - *Putting science in its place geographies of scientific knowledge*. Chicago: University of Chicago Press, 2003.

economia global estão repletos de exemplos de cooperação a nível nacional, internacional e intercontinental. As redes comerciais existiam e são bem conhecidas¹⁶; o comércio interconfessional entre católicos, protestantes e judeus está bem documentado¹⁷; a transferência mundial de bens e capitais baseava-se em padrões de cooperação, assim como num sistema geral de comunicação; numa transferência ativa de notícias e a informações era um pilar imprescindível nessa construção. Nesses processos, plebeus, pilotos, mestres, capitães de navio, mercadores, cientistas e praticantes de ciência (homens e mulheres) - de todas as combinações culturais, políticas e religiosas possíveis, eram elementos-chave do sistema. O papel dos agentes locais, homens e mulheres¹⁸, há muito negligenciados neste contexto, é cada vez mais reconhecido como essencial. O que é necessário agora, e o que tentaremos aqui, é olhar de um modo diferente para um mundo global emergente. Este é um mundo em que fronteiras existiam: políticas, religiosas, linguísticas, de cor e raça, de género, ou foram mesmo incentivadas, mas cuja construção dependia de mecanismos que promoviam fortemente a superação dessas mesmas fronteiras e horizontes¹⁹.

Neste “novo” mundo, ele próprio uma mistura de mundos diferentes agora em contato permanente, *linguas* (tradutores) e uma ampla gama de outros agentes culturais (como missionários, mercadores, diplomatas, homens e mulheres da ciência) devem ser considerados como elementos cruciais.

O desempenho dos portugueses como os primeiros atores a nível global a operar em todos os oceanos e continentes garantiu aos portos de mar em Portugal, e a outros portos portugueses em todo o mundo, o estatuto de plataforma de distribuição de produtos exóticos²⁰. Mas eles também eram uma plataforma de transferência de conhecimento entre tantos mundos diferentes, abrangendo a Europa, a África, a Ásia e a América²¹.

A dimensão deste intercâmbio material e imaterial oferece um novo olhar sobre o assunto em pareço: não porque sejam totalmente desconhecidos - particularmente no que diz respeito às transações entre a Europa e a Ásia - mas porque essas trocas adquiriram uma dimensão, um ritmo e uma complexidade até então inauditas. Neste jogo de trocas, o Oceano Índico tornou-se um grande protagonista. As cidades portuárias do subcontinente indiano eram vistas, e eram-no efetivamente, como um caldeirão de dife-

¹⁶ POLÓNIA, Amélia - “Understanding the role of foreigners in the Portuguese overseas expansion through the lenses of the theories of cooperation and self-organisation”. *Storia Economica*, XVIII, n. 2 (2015): 385-413.

¹⁷ TRIVELLATO, Francesca; HALEVI, Leor; ANTUNES, Cátia - *Religion and Trade in World History, 1000-1900*. New York: Oxford University Press, 2014.

¹⁸ POLÓNIA, Amélia; CAPELÃO, Rosa - “Connecting worlds. Women as intermediaries in the Portuguese Overseas Empire.1500-1600” in BÜHRER, Tanja et al., eds. - *Cooperation and Empire. Local Realities of Global Processes*. Oxford: Berghahn Books, 2017.

¹⁹ POLÓNIA, Amélia - “Jumping frontiers, crossing barriers. Transfers between oceans. The Portuguese overseas expansion case study”, in Rila Mukherjee, ed., *Oceans Connect: reflections on water worlds across time and space*. Delhi: Primus Books, 2012, 121-142.

²⁰ RUSSELL-WOOD, A. J. R. - *The Portuguese Empire, 1415-1808: A World on the Move*. Baltimore; London: The John Hopkins University Press, 1998.

²¹ POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia, eds. - *Seaports in the First Global Age. Portuguese agents, networks and interactions. 1500-1800*. Porto: U. Porto Edições, 2016.

rentes comunidades mercantis – que incluía muçulmanos, hindus, armênios ou agentes chineses, atuando em redes que ligavam o Mar Vermelho ao Oceano Pacífico²².

Neste mundo complexo, a que os europeus foram forçados a adaptar-se, teremos que lidar com o conceito central de transferências culturais. As redes de conhecimento e o fortalecimento dos laços sociais foram pré-condições para a consolidação de todo tipo de transferências e desempenharam um papel essencial na construção desse mundo global²³. O conhecimento médico constitui uma dessas dimensões. A análise dos processos que combinam a produção policêntrica do conhecimento com a sua circulação global revela-se frutífera na análise histórica e pode ser documentada, como tem sido, no mundo do Oceano Índico. O principal objetivo deste estudo é simplesmente o de acrescentar algumas evidências empíricas num campo particular de pesquisa, o do conhecimento médico, para um período que vai do século XVI ao século XVIII.

3. Colocar a produção de conhecimento no seu lugar

Ao longo dos séculos XVI e XVII, o volume e o alcance das obras escritas e publicadas que decorrem dessas transferências culturais no Oriente são amplos. De autores como Tomé de Pires e Garcia de Orta a Cristóvão da Costa e Manuel Godinho de Erédia, existe um volume considerável de material que tem sido objeto de numerosos estudos e que apontam para a produção de um conhecimento sincrético. Várias circunstâncias relativas à presença portuguesa na Ásia explicam essa dinâmica. A imensa extensão do território, contrastando com a relativa falta de recursos materiais e humanos; a necessidade de empregar conhecimentos e agentes locais para suprir necessidades essenciais; o papel das ordens religiosas na instrução e prática das ciências, Filosofia Natural e Medicina em particular; as políticas implementadas pela Coroa, ao promover a inclusão de agentes locais nas redes de produção de conhecimento relativo às potencialidades naturais do Império; a natureza das questões raciais e religiosas – são sem dúvida algumas dessas circunstâncias.

Estes tópicos constituem parâmetros que determinam a caracterização dos produtores de conhecimento, portugueses e não portugueses, no Estado da Índia.

3.1. Agentes locais ao serviço do Estado no campo da Medicina

O primeiro grupo a que podemos referir-nos é o dos agentes locais que se encontram ao serviço do Estado da Índia. Centremo-nos num exemplo: Inácio Caetano Afonso, físico-mor no Estado da Índia nas últimas décadas do século XVIII, era de natu-

²² LOCKARD, C. - “The sea common to all”: maritime frontiers, port cities, and Chinese traders in the Southeast Asian Age of Commerce”. *Journal of World History* 21, no. 2 (2010): 219.

²³ See, on this, POLÓNIA, Amélia - “Interactions Between the Local and the Global: Brokers and go-betweens within the Portuguese State of India (1500 - 1700)”. *Asian Review of World Histories* 5:1 (January 2017): 113-139 © 2017 The Asian Association of World Historians. doi: <http://dx.doi.org/10.12773/arwh.2017.5.1.113>

ralidade goesa, brâmane e médico de medicina indiana tradicional²⁴. Deixou-nos, em formato epistolar²⁵, as *Discripções e Virtudes das Raizes Medicinaes*, um conjunto de cartas contendo descrições de plantas medicinais da Índia Portuguesa que enviou ao Secretário de Estado do reino, Rodrigo de Sousa Coutinho, Conde de Linhares. Este pequeno tratado foi escrito a pedido do Conselho Ultramarino em 1794 e alberga um verdadeiro tesouro de informações sobre o uso de medicamentos e práticas de uma infinidade de origens - mas principalmente locais - a partir de uma instituição Portuguesa localizada em Goa²⁶.

A medicina era uma das escolhas de carreira mais comuns para os brâmanes católicos de Goa. Caetano Afonso não era o único Goês a trabalhar no Hospital Real. Devido às dificuldades encontradas na prestação de assistência médica aos pacientes locais - um fator que resultou não só da presença de poucos médicos, mas também da indisponibilidade de medicamentos que se mostrassem eficazes no tratamento das doenças prevalentes na Índia - um grande número de médicos, boticários, cirurgiões, herboristas locais ofereceram importantes contribuições para o desenvolvimento do conhecimento sobre plantas, animais e doenças, buscadas na medicina indiana. Isso ocorreu através dos muitos médicos indianos, herboristas e boticários que serviam em hospitais e instituições portuguesas²⁷ que forneciam a informação a reter observando as práticas desses agentes médicos numa base diária, mas também através do diálogo e troca de informações entre agentes europeus e médicos indianos. Uma grande parte dos médicos ou boticários portugueses conseguiu estabelecer extensas redes de contacto, das quais recebiam, eventualmente através de pagamento, informação sobre as propriedades medicinais de uma multiplicidade de drogas autóctones²⁸.

Entre as mais de cem páginas de um livro de notas com várias receitas medicinais usadas no Hospital Real em Goa por volta de 1696, há uma informação que afirma que, à época, residiam aproximadamente oitenta médicos indianos em Goa. Por meio desses elementos, pode-se supor que Inacio Caetano Afonso e a sua obra sejam representativos de toda a esfera de agentes que produzia conhecimento no contexto analisado. A sua contribuição foi feita num contexto de apoio à Coroa no intuito de colocar as populações locais ao serviço do Estado da Índia, ao mesmo tempo que desempenha um papel de interesse do próprio Estado no potencial natural dos territórios coloniais.

²⁴ WALKER, Timothy - "Evidence of the use of Ayurvedic medicine in the medical institutions of Portuguese India, 1680-1830" in SALEMA, A., ed. - *Ayurveda: at the crossroads of care and cure*. Lisboa: Centro de História de Além Mar, 2002, 74-104.

²⁵ HAG MR 175 - Ignácio Caetano Afonso - *Discripções e Virtudes das Raizes Medicinaes* (1794).

²⁶ WALKER, Timothy - "Evidence of the use of Ayurvedic medicine in the medical institutions of Portuguese India, 1680-1830" in SALEMA, A. (ed.). *Ayurveda: at the crossroads of care and cure*. Lisboa: Centro de História de Além Mar, 2002, 74-104.

²⁷ WALKER, Timothy - "Evidence of the use of Ayurvedic medicine in the medical institutions of Portuguese India, 1680-1830" in SALEMA, A. (ed.). *Ayurveda: at the crossroads of care and cure*. Lisboa: Centro de História de Além Mar, 2002, 74-104.

²⁸ PEARSON, Michael, N. - "First Contacts between India and European Medical Systems: Goa in the sixteenth century", in ARNOLD, David (ed.). *Warm Climates and Western Medicine: The Emergence of Tropical Medicine, 1500 - 1900*. Amsterdam: Editions Rodopi B. V., 1996: 20 - 41.

Como nativo de Goa e praticante de Medicina num hospital português, Inacio Afonso foi muito provavelmente educado, de maneira bastante completa, em dois universos distintos - o dos Brahmans indianos e o do Catolicismo português. Este último acaba propiciando o papel das ordens religiosas em todo o processo de produção de conhecimento do Estado da Índia e do Império como um todo. É precisamente para o universo das ordens religiosas - especialmente a Companhia de Jesus - que o segundo tipo de agentes, que analisaremos agora, pertence.

3.2. A Companhia de Jesus e a produção de textos médicos

Os Jesuítas estiveram sempre intimamente ligados à feitura de remédios e à circulação do conhecimento local sobre esses recursos, de tal maneira que possuíam um tipo de monopólio informal nesse campo²⁹. Assim, não é de estranhar que uma fonte importante, já estudada por Timothy Walker e Fabiano Bracht, aqui tomada como exemplo, tenha surgido no âmbito das farmácias da Companhia. O volume em questão está guardado no arquivo da Sociedade de Jesus (ARSI) em Roma. A obra intitula-se *Coleção de Varias Receitas e segredos particulares das principais boticas da nossa Companhia de Portugal, da Índia, de Macao, e do Brazil compostas, e experimentadas pelos Melhores Medicos, e Boticarios mais célebres que tem havido nessas partes. Aumentada com alguns índices, e notícias curiosas e necessárias para a boa direção, e acerto contra as enfermidades*³⁰ e é um extenso manuscrito, de autor desconhecido, datado de 1766. Apesar de esta obra ter sido compilada em Roma, o material base foi recolhido nos locais de origem das receitas, entre eles, o Colégio de São Paulo, em Goa. A produção e administração da medicina era uma fonte imensa de poder, prestígio e rendimentos.³¹

Uma parte importante dos padres da Companhia estava ligada à produção de conhecimento e eram apoiados pela Coroa, bem como por outras instituições que surgiram com esse objetivo ao longo do século XVIII. Um bom exemplo é o caso do padre João de Loureiro, nascido em Lisboa, que viveu mais de quarenta anos na Ásia. Loureiro trabalhou em vários campos da ciência - entre eles, a Botânica e a Medicina - e escreveu

²⁹ WALKER, Timothy - "Stocking Colonial Pharmacies: Commerce in South Asian Indigenous Medicines from their Native Sources in the Portuguese *Estado da Índia*." In: MUKHERJEE, Rila, ed. - *Networks in the First Global Age (1400-1800)*. New Delhi: Primus Press, 2011, 141-170.

³⁰ ARSI - Archivum Romanum Societatis Iesu, Opp. NN 17. We thank Timothy Walker for the information and for providing us with a copy of this manuscript.

³¹ In the *Prólogo ao Leitor* o autor do manuscrito escreve: "...não fiz esta collecção de Receitas particulares das nossas Boticas, senão para que não se perdessem tão bons segredos, e estes não andassem espalhados por todas as mãos; poço bem saber, que revelados eles, ainda que seja de uma Botica para outra, perdem toda a sua estimação; e que pelo contrario o mesmo he estar em segredo qualquer Receita experimentada, que fazerem della todos um grande apreço, e estima com fama, e lucro considerável da Botica a que pertence. Pelo que peço, que sejas muito acautelado, e escrupuloso em não revelar alguns destes segredos; pois em consciencia se não pode fazer, advertindo que são couzas estas da Religião, e não tuas." ARSI - Archivum Romanum Societatis Iesu, Opp. NN 17. Citado por Bracht, Fabiano

vários volumes sobre diversos assuntos. Embora a obra *Flora Cochinchinensis*³², concluída em 1788, seja o seu trabalho mais importante no assunto agora tratado é, de facto, a relação entre este autor e a Academia das Ciências de Lisboa, a instituição responsável pela publicação da obra em 1791, que revela a validação, em Portugal e na Europa, da sua produção de conhecimento. A Academia de Ciências, participando do movimento que tinha como meta a pesquisa das potencialidades das colónias para o desenvolvimento do Império, tendo o apoio da própria Coroa, patrocinou uma publicação póstuma de sete outros livros que Loureiro escreveu enquanto na Ásia³³. Nesse sentido, é importante perceber que a mobilidade dos Jesuítas foi uma das suas mais-valias neste campo. Contudo, não foi apenas através das ligações com os Jesuítas que se manteve a relação entre os poderes e instituições estatais, como a Academia das Ciências de Lisboa. Além disso, através destes canais, era possível a inserção de agentes locais que não eram necessariamente afiliados aos dois grupos acima mencionados.

3.3. Agentes locais, produção local: *A Medicina Oriental* de Luís Caetano de Meneses

Na biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa podem-se encontrar dois volumosos manuscritos, dois tomos de uma única obra, que o Fabiano Bracht conseguiu atribuir a Luís Caetano de Meneses³⁴. O longo trabalho, intitulado *Medicina Oriental*, é composto por dois volumes. O primeiro dos dois, *Socorro Índico aos Clamores dos Pobres Enfermos do Oriente para a total profiligação dos seus males*, é composto por mais de mil e trezentas páginas de teoria médica, listas e análises de receitas médicas e farmacêuticas³⁵. O seu subtítulo informa que foi *Adquirida de varios Professores de Medicina* e que foi *Offerecida a S. ma Trindade unico deos verdadeiro. Por hum natural de Goa*.

A Medicina Oriental é, segundo Bracht, uma obra cujo núcleo é europeu - dada a sua organização, os temas abordados e os referenciais teóricos. Em termos de referência às literaturas médicas e farmacêuticas, o trabalho em questão não difere profundamente da maioria dos livros sobre Medicina e Farmácia publicados na Europa em meados do século XVIII. O mesmo não se pode dizer, contudo, do seu conteúdo. Através das informações fornecidas pelo próprio Luís Caetano de Meneses, podemos supor que o autor consultou médicos, boticários e herboristas indianos para escrever no Tomo I sobre os

³² *Flora Cochinchinensis Sistens Plantas in Regno Cochinchina Nascentes. Quibus Accedunt Aliae Observatae in Sinensi Imperio, Africa Orientali Indiaeque Locis Variis Omnes Dispositae Secundum Sistema Sexuale Linneanum Labore, Ac Studio Johanne de Loureiro. // Regiae Scientiarum Academiae Ulyssiponensis Socii: Olim in Cochinchina Catholicae Fidei Praecons: Ibiq; Rebus Mathematicis, Ac Physicis in Aula Praefecti. // Jussu Acad. R. Scient. in Lucem Edita. // Xylaloen, Myrrham, Piper ardens, Sacchara profert: Pluraque si Repetas, Officiosa Dabit. TOMUS I. // ULYSSIPONE / Typis et Expensis, Academicis / Anno M.D.C.CXC. / Permissu Regii Concilii pro Examine, Censura Librorum.*

³³ *História e Memórias da Academia*. Lisboa Typografia da Academia das Ciências, 1798.

³⁴ BRACHT, Fabiano – *Ao Ritmo das Monções. Medicina, Farmácia, História Natural e produção de conhecimento na Índia Portuguesa no século XVIII*. Porto: FLUP; 2017 [Tese de doutoramento]

³⁵ ACL – COD 22.

ingredientes locais e que reuniu fórmulas de muitos boticários indianos para o Tomo II. Estes factos, por si só, revelam que a *Medicina Oriental* pode ser classificada como uma obra híbrida, envolvida num processo de sincretismo de componentes de origem asiática e europeia e que se desenvolveram na Índia Portuguesa desde meados do século XVI.

4. As mulheres como produtoras de conhecimento e praticantes de Medicina

O terceiro universo sob escrutínio é o das mulheres que atuam no espaço do mundo colonial Português no Oriente. Nesse vasto mundo, unificado por uma teia de conexões marítimas e caracterizado por diversos modelos de assentamento, a heterogeneidade dos papéis, os perfis e os desempenhos das mulheres variam em grande escala, determinados, tanto pela estratégia dos colonos Portugueses quanto pelo estatuto das mulheres nas economias, sociedades e culturas de contacto.

Publicações recentes partem do pressuposto de que as mulheres não eram apenas as bases da reprodução biológica e social das sociedades coloniais. Eram agentes de produção, enquanto parceiros económicos, essenciais para a construção e manutenção dos impérios coloniais. O seu papel como intermediárias entre esses mundos é de facto essencial, como elementos-chave nas estratégias matrimoniais, ou como intermediárias políticas, económicas e culturais³⁶. Tornaram-se assim mediadores culturais, intermediárias entre diferentes línguas, culturas, e conhecimentos técnicos e científicos. Para o nosso propósito, vamos concentrar-nos nos papéis das mulheres como intermediárias no mercado médico, não importando o lado em que elas se posicionaram³⁷.

As mulheres eram, necessariamente, agentes de transferências culturais entre mundos. Em primeiro lugar, como parceiros e cônjuges: era inevitável que transmitissem linguagem, práticas de higiene, dietas e rotinas de preparação de alimentos; comportamento ético e valores, apesar dos ritos religiosos. Como mães dos filhos de colonos portugueses, atuando no seu universo cultural local, elas eram educadoras, desenvolvendo a capacidade para transferir códigos de conduta e valores cruzados para as novas gerações. Nem toda essa transferência de conhecimento é objetiva ou intencional, mas orienta e influencia ações e comportamentos.

³⁶ POLÓNIA, Amélia; CAPELÃO, Rosa Capelão - "Connecting Worlds. Women as Intermediaries in the Portuguese Overseas Empire, 1500-1600" in BÜHRER, Tanja et al., eds. - *Cooperation and Empire. Local Realities of Global Processes*. Oxford: Berghahn Books, 2017, 58-89.

³⁷ Outros estudos apontam para a importância das mulheres nos mercados médicos europeus desde a Idade Média, entre os quais, WHALEY, Leigh - *Women and the Practice of Medical Care in Early Modern Europe, 1400-1800*. Basingstoke and New York: Palgrave Macmillan, 2011; GREEN, Monica H. - "Documenting medieval women's practice", in GARCÍA-BALLESTER, Luis; FRENCH, Roger; ARRIZABALAGA, Jon; CUNNINGHAM, Andrew. eds., *Practical Medicine from Salerno to the Black Death*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994, 322-352; GREEN, Monica - "Women's medical practice and health care in medieval Europe", *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 14, 1980:434-73; BROOM-HALL, Susan - *Women's Medical Work in Early Modern France*. Manchester and New York: Manchester University Press, 2004. KLAIMONT-LINGO, Alison, "Women Healers and the Medical Marketplace of 16th-Century Lyon". *DYNAMIS. Acta Hisp. Sci. Hist. Illus.* 19, 1999: 79-94; BROOKE, Elisabeth - *Women Healers: Portraits of Herbalists, Physicians, and Midwives*. Rochester: Healing Arts Press, 1995.

Não admira que apareçam frequentemente nas fontes oficiais portuguesas como tradutoras, como elementos de comunicação entre mundos diferentes, dominando diversas linguagens e diferentes códigos culturais. As mulheres faziam parte de uma cadeia de transmissão de informações e eram elementos cruciais de redes nas quais o conhecimento e o parentesco alimentaram padrões consolidados de cooperação. Esses fluxos de circulação de informação não eram, no entanto, unilaterais, e essas mesmas mulheres e homens poderiam ser igualmente valiosos para as suas sociedades nativas, comunidades e famílias.

Dito isto, sublinhando um argumento principal do nosso raciocínio, vamos concentrar-nos na eficiência de formas locais de cura, fornecidas por mulheres “não-Cristãs”. João dos Santos, após proibir a presença de qualquer Português (homem ou mulher) nas festividades realizadas entre Muçulmanos aquando da circuncisão, e condenando a sociabilidade entre mulheres cristãs e muçulmanas visitando-se umas às outras nos Domingos e partilhando roupas e jóias, rende-se ao virtuosismo das curas realizadas por uma mulher muçulmana a uma doença identificada como “o ar” que afligiu, sem solução, o dito sacerdote. Ele explica: «O primeiro Mouro, a quem tolhi esta solemne circuncisão, foy hum Mouro fidalgo, & honrado de Quirimba, chamado Maçuco, grande meu amigo, irmão de hũa Moura velha, chamada Manâsua, grande mestra, a qual me tinha curado do ar, que me deu, com muito cuidado, pollo que lhe estava muy obrigado...»³⁸.

Dentro das transferências culturais de rituais e conhecimentos relacionados às práticas de saúde, merece atenção especial, devido à sua importância para qualquer mulher, independentemente da cultura a que ela pertence, o parto. A este respeito, os sucessivos Conselhos Diocesanos de Goa proibiram, desde o início em 1567, a presença de parteiras locais não-Católicas a assistir ao parto de mulheres Cristãs incluindo, obviamente, as cônjuges convertidas dos Portugueses “casados”, a menos que tivessem permissão explícita do Bispo³⁹. O quinto concílio eclesiástico admitiu que uma *daya* “infiel” poderia ajudar, mas somente se não houvesse cristão disponível, e com a condição de que outras duas mulheres Cristãs estivessem presentes, de modo a realizar o batismo, se necessário, e prevenir qualquer prática supersticiosa⁴⁰.

O mesmo capítulo acrescenta: “ninguém levará uma ama de leite Gentia para criar seus filhos sob pena de cinquenta *pardãos*, e se for mourisca, além da mesma pena incor-

³⁸ “E assi mais fuy tirando, & prohibindo algũs abuzos, & cerimonias, de que uzavão os Mouros destas ilhas entre os Christãos mui perjudiciaes a nossa sagrada ley. O que fiz com muito trabalho, porque não somente tive os Mouros contra mim, mas também alguns Christãos (...). A qual cerimonia fazião com grandes festas, & banquetes: & o pior de tudo era, serem pera isso favorecidos dos Christãos seus amigos, particularmente das molheres, que pera estes dias emprestavam suas joyas, cadeas, & vestidos, pera se as Mouras ornarem naquelas festas. E não faltava a certos Christãos mais, que serem padrinhos do Mouro circuncidado. O primeiro Mouro, a quem tolhi esta solemne circuncisão, foy hum Mouro fidalgo, & honrado de Quirimba, chamado Maçuco, grande meu amigo, irmão de hũa Moura velha, chamada Manâsua, grande mestra, a qual me tinha curado do ar, que me deu, com muito cuidado, pollo que lhe estava muy obrigado...”. SANTOS, João dos - *Ethiopia Oriental, e Varia historia de cousas, notáveis do Oriente, e da Christandade que os Religiosos da Ordem dos Pregadores nelle fizeram*, 2 vols. Évora: Manoel de Lira, 1608-1609), vol. 2, 77.

³⁹ CUNHA RIVARA, J.H. da - *Archivo Portuguez Oriental*, 6 vols. Nova-Goa: Imprensa Nacional, 1857-187), Fasc. 4, 25, 133.

⁴⁰ CUNHA RIVARA, J.H. da - *Archivo Portuguez Oriental*, 6 vols. Nova-Goa: Imprensa Nacional, 1857-187), Fasc. 4, 25, 263-264.

rerá em uma grande excomunhão, já que é certo que as crianças tomem os costumes de quem as criam e continuam com elas, uma vez criadas”⁴¹. Por diferentes razões, as mesmas deliberações eclesíásticas proibiam qualquer Cristão de ser tratado por médicos não-Cristãos ou mesmo de ser barbeado por um “infiel”.

Apesar dessas proibições, o que se sabe sobre intercâmbios em práticas médicas e tratamentos farmacêuticos mostra exatamente o oposto: uma persistente e intensa transferência de conhecimento das sociedades orientais para as ocidentais, e um bem documentado reconhecimento da mais valia do conhecimento médico do Oriente e do Extremo Oriente⁴².

A mobilidade de saberes entre territórios orientais também é sugerida quando focada nas atividades das parteiras. Ao mesmo tempo que Garcia de Orta menciona parteiras javanesas a trabalhar na Índia⁴³, outras fontes identificam mulheres Portuguesas que exercem a mesma ocupação em Goa⁴⁴. Em Portugal, como na Europa, o parto prevaleceu como um dos principais mercados de trabalho para as mulheres no campo da atuação médica: principalmente por causa da exigência de um contato íntimo com o corpo de outras mulheres. Assim, é compreensível que as mulheres dominem práticas empíricas em torno do nascimento, associadas à necessidade e ao prestígio de um conhecimento ainda predominantemente prático e geracional em torno do nascimento de uma criança. Na Europa, do século XVII ao XIX, ocorreu uma tentativa de hegemonia epistêmica da academia médica, também na área do conhecimento obstétrico, mas até então, e mesmo durante esse tempo, o conhecimento sobre o parto era englobado por um saber ou sabedoria possuída por certas especialistas, geralmente femininas⁴⁵.

Algumas achegas podem ser fornecidas acerca da forma como essas mulheres recolhiam esse tipo de conhecimento, tanto na Europa como em contextos coloniais. No Oriente e apenas como exemplo, Gaspar Correia, o cronista português, menciona uma mulher, Ana Fernandes, atuando como curadora dos feridos no primeiro cerco de Diu, em 1538. Ela é apresentada como talentosa na cura com uma técnica que usava a clara

⁴¹ CUNHA RIVARA, J.H. da - *Archivo Portuguez Oriental*, 6 vols. Nova-Goa: Imprensa Nacional, 1857-187), Fasc. 4, 25, 263-264.

⁴² Veja-se, entre outros, ORTA, Garcia de, *Colóquios dos simples e drogas he cousas mediçinais da Índia...* Goa: Joannes de Endem:1563, and ACOSTA, Christoval, *Tractado de las drogas, y medecinas de las Indias Orientales con sus Plantas debuxadas al bivo por Christoual Acosta medico y cirujano que las vio ocularmente*. Burgos: Martin de Victoria, 1578.

⁴³ ORTA, Garcia de - *Coloquios dos Simples e drogas da India*. Edição Publicada pela Academia Real das Sciencias de Lisboa, dirigida e anotada pelo Conde de Ficalho, Socio Effectivo da mesma academia, Vol. 1. Lisboa: Imprensa Nacional, 1891, 354.

⁴⁴ Uma das testemunhas que dá depoimento num inquérito movido sobre Diogo de Morais, vigário de Goa, a 17 de Setembro de 1539, era “Llianor Afonso, molher parteira”. Publ. in António da Silva Rego, *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente*, Índia, 2º Vol. 1523-1543. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1949, 282. Referência ao «Instrumento de testemunhas que mandou tirar o Bispo de Goa por que se provou que o padre Diogo de Morais, vigário que foi na Sé de Goa, era ignorante e indigno de ser sacerdote e administrar os santos sacramentos da igreja» (PT/TT/CC/1/65/72).

⁴⁵ CARNEIRO, Marinha - *Ajudar a Nascer. Parteiras, saberes obstétricos e modelos de formação (século XV-1974)*. Porto: U. Porto Editorial, 2008.

do ovo. Era casada com um bacharel em Medicina⁴⁶. No entanto, o que sabemos sobre a transmissão médica do conhecimento em Portugal apresenta formas mais complexas de transmissão, para além do casamento. A aprendizagem também era feita pelo contacto com profissionais e médicos, por vezes com uma carreira familiar, por transmissão de pai ou mãe para filha, a par da autoformação e da aprendizagem com mestres estrangeiros destacados - todas identificadas como meios de fornecer às mulheres formas inovadoras de cura⁴⁷.

Existem outras áreas às quais as mulheres estão associadas, tanto em Portugal como no Oriente, e são aquelas relacionadas com a higiene corporal e a prática de aplicar clisteres. As mulheres que usaram esse método são apelidadas de “cristaleiras”. A sua presença é reconhecida também no Oriente. Nas fontes pode-se supor que são mulheres Portuguesas⁴⁸, sugerindo esse tipo de prática como um contributo do Ocidente. É de facto totalmente compatível com os procedimentos Galénicos e a filosofia de cura realizada principalmente por purgas e sangramentos para extrair os maus humores.

Podemos também encontrar práticas semelhantes descritas na obra de Fernão Mendes Pinto, *Peregrinação*, inspirada nas experiências vividas no Oriente e no Extremo Oriente. Ao descrever a China, ele menciona mulheres como “cristaleiras”, lado a lado com homens que curam feridas, “boubas” (sífilis) e dão “suadouros”⁴⁹. O autor também menciona mulheres idosas que serviam como parteiras e “dão remédios para grávidas, para dar à luz ou não dar à luz”⁵⁰. O próprio autor apresenta-se como protagonista de práticas curativas utilizando madeiras locais, cujos líquidos curam doenças, ou empregando uma técnica de sutura de feridas, “como às vezes via como fazer na Índia”⁵¹ - um exemplo claro de canais informais de transferência de conhecimento.

Outras práticas médicas e curativas realizadas pelas mulheres merecem atenção, como as que envolvem doenças sexualmente transmissíveis e a sua cura.

“Outra doença há em toda esta costa de Sofala, rios de Cuama, & Moçambique, muy pegadiça a todo o género de homem, a qual he causada polas negras destas terras, porque muitas dellas, particularmente as escravas dos Portugueses, se acertão de conceber, & não querem que o parto venha a lume, tomão h-ua beberagem

⁴⁶ CORREA, Gaspar - *Lendas da Índia*, Livro Quarto, tomo IV. Lisboa: Tipographia da Academia Real das Sciencias, 1864, 55.

⁴⁷ Sobre este tópico ver CAPELÃO, Rosa; POLÓNIA, Amélia; GIESTEIRA, Cristina - “Mulheres que curam no Portugal Moderno. Do centro às margens: o exemplo das práticas médicas” in LOBO, Marta, ed. - *Do Silêncio à Ribalta: os resgatados das margens da História (séculos XVI-XX)*. Braga: Lab2PT, 2015, 83-100.

⁴⁸ “Mandado de Lourenço Moreno para o Almojarife dos mantimentos de Cochim dar a Inês Fernandes, cristaleira, 50 parás de trigo à conta de seu soldo” PT/TT/CC/2/47/39

⁴⁹ “dão mezinhas para botarem as crianças, e fazerem parir ou não parir”. PINTO, Fernão Mendes - *Peregrinação*. Lisboa: Crasbeeck, 1614, 114.

⁵⁰ PINTO, Fernão Mendes - *Peregrinação*. Lisboa: Crasbeeck, 1614, 113v.

⁵¹ “como algias vezes vira fazer na Índia”. PINTO, Fernão Mendes - *Peregrinação*. Lisboa: Crasbeeck, 1614, 162v., 164v.

do çumo de huma certa herua, que nestas partes há, & logo movem com ella; mas depois do mouito ficão tão peçonhentas, que se não pegão aquelle mal a algum homem por meyo de ajuntamento, vãose secando, & consumindo pouco & pouco, até que morrem. Polo que depois de moverem logo buscão algum homem, a quem peguem esta infirmitade, pera ficarem com saúde: & o homem fica tão apeçonhento, que raramente escapa da morte, porque logo no mesmo instante se lhe causão tão grandes dores nas virilhas, que dellas morrem em poucos dias. E já aconteceo este acto deshonesto, acabarem juntamente a vida. a esta infirmitade chamão Entaca, & contra ella há hum so remedio, que he beber o çumo de outra herua contrapeçonha da que tomão as negras pera mover, com a qual beberagam escapão da morte. Mas pera aproveitar esta mêzinha, há de ser tomada no mesmo dia, em que o mal se pegou porque se lhe dilatão a cura, logo lavra a peçonha até chegar ao coração, & já então não tem remedio. Destas duas hervas há muita quantidade na terã firme de Moçambique, mui conhecida de todos”.⁵²

O poder destas mulheres, mesmo sendo escravas, neste domínio, e o grau de dependência dos portugueses sobre elas a fim de garantir a sua própria sobrevivência a essas doenças, está claramente estabelecido em outros registos encontrados em cartas dos missionários. A África (neste caso a África Oriental, e Moçambique em particular) é, neste domínio, um terreno inesgotável de pesquisa, pois encontramos aí uma linha tênue entre a medicina e a feitiçaria, transformando essas mulheres em alvos frequentes de inquéritos e condenações pela Inquisição.

Este tópico leva-nos a outro campo de investigação desafiante: o uso de métodos abortivos, tanto por mulheres locais, quanto por cristãs, inspirados e apoiados em técnicas e medicinas locais. Esses métodos são reconhecidos e percebidos pelos viajantes europeus, como no caso de Pedro Teixeira, o que mostra a relevância desses tópicos para pessoas que se encontram fora do universo restrito do mundo dos médicos. Algumas plantas são mencionadas como sendo usadas, tanto para facilitar o parto, como para abortar concepções indesejáveis⁵³.

⁵² SANTOS, Fr. João, *Ethiopia Oriental, e varia historia de cousas, notáveis do Oriente*. I Parte. Évora: Manoel de Lira: 1608, Livro Terceiro. Cap. XII, 89v.

⁵³ “Pero no menos que esta [herua] es digna de admiración otra que en la Isla de Seylan se presento à la mujer de un capitán de Columbo, quasi de figura de una espiga de sevada, mas negra y hirsuta: la qual era tã valida, y effcáz en facilitar el parto, que si cõ mucho cuidado no la quitaban del muslo en saliendo la critatura, se veniã las entrañas en por della, vironse dello mil experiencias, y de un caso que succedio con ella à su misma de unna foy yo testigo, la qual andando preñada, metiola en una caxeta, la qual una esclava metiò debaxo del lecho de la señora: acaesciò que abortó, y tal fluxo de sangre le diò que jamas fue posible remediallo yvase muriendo, quizo Sacramentarse, fue menester, para preparar la casa alguna cosa, que estava en la arquilla: abriose, hallaron en ella la yerva, pensaron si quiça seria tal su fuerça, que dende allí obrasse en la enferma: llevaron la à otra casa, inmediatamente fue cessado el fluxo hasta sanar de todo, pasó ansi en Goa, yo me hallé presente.....”. About that plant “... no lo sabia quien la tenia, y aunque después estuve en Seylan y lo procuré saber, no hubo quien della me diese noticia” *Relaciones de Pedro Teixeira d’el origen, descendencia y sucession de los Reyes de Persia, y de Harmuz, y de un viage hecho por el mismo autor dende la India Oriental hasta Italia por tierra*. Amberes: Hieronymo Verdussem, 1610, 165-166.

O facto de Garcia de Orta insistir na ideia de que a galanga – uma dessas plantas, como ele a conhecia, não era conhecida nem pelos Gregos nem pelos Muçulmanos, nomeadamente os Árabes (as autoridades tradicionais, juntamente com os Hebreus nos tempos de difusão do humanismo e o classicismo na Europa) revela claramente a suposição de que o seu papel (o papel dos médicos Portugueses) ia para além da autoridade dos clássicos, beneficiando do contacto direto com outras culturas e conhecimento médico. Destes, Garcia de Orta é, ele mesmo e sua obra, *Colloquio dos Simples e Drogas e Coisas Mediciniais da Índia*⁵⁴ publicado em Goa em 1563 e repetidamente publicado na Europa durante os séculos XVII e XVIII, agente de uma ampla circulação de conhecimento produzido e aplicado em contextos muito diferentes e muito distantes. Além disso, Garcia de Orta usou a sua própria escrava, Antónia, como uma autoridade⁵⁵, chamando por ela sempre que Ruano, o outro personagem do livro, desafiava a sabedoria do conhecimento de Orta. Isso indica a própria percepção de Garcia de Orta do valor das mulheres como detentoras de autoridade em relação ao conhecimento médico local. Estes dados comprovam a relevância do conhecimento local e demonstram que as mulheres operavam como intermediárias entre diferentes mundos culturais e científicos. A sua autoridade é devidamente reconhecida pelos detentores ocidentais de educação académica de acordo com padrões ocidentais.

Mesmo que nem sempre fossem mencionados diretamente, os métodos abortivos existiam, e os mesmos medicamentos usados para expelir fetos mortos eram frequentemente usados para desencadear o fim de gestações indesejáveis. Cristóvão da Costa, ao referir as propriedades da pimenta, diz que “Socorre a las mordeduras de fieras, extirpa la criatura muerta en el vientre, y creese, que metida en la natura dela muger, despues del parto, le quita la esperança, de jamas empreñarse”⁵⁶.

Todas as sociedades tinham acesso e conhecimento, nas suas farmacopeias locais, de substâncias conhecidas como tendo propriedades capazes de interferir na fertilidade de uma forma ou de outra. No entanto, é difícil provar que as mulheres tinham um conhecimento efetivo das propriedades químicas dessas plantas. Na verdade, certamente conheciam a sua aplicabilidade e usos, incluindo os abortivos. No entanto, muitos casos de aborto passam despercebidos, uma vez que é muito difícil diferenciar um aborto induzido de um espontâneo não intencional. O que os episódios documentados parecem provar é que o uso de algumas ervas emenagogas (estimulantes da menstruação) para expelir o feto morto, poderia de facto esconder a real intenção de causar um aborto. Pode-se, ainda, adivinhar nas entrelinhas, como novos métodos poderiam ser adicionados aos ocidentais para atingir o mesmo objetivo: acabar com gestações indesejáveis.

⁵⁴ ORTA, Garcia de, *Coloquios dos simples e drogas he cousas mediciniais da India...* Goa: Joannes de Endem, 1563.

⁵⁵ ORTA, Garcia de, *Coloquios dos simples e drogas he cousas mediciniais da India...* Goa: Joannes de Endem, 1563., 26, 41.

⁵⁶ “Socorre a las mordeduras de fieras, extirpa la criatura muerta en el vientre, y creese, que metida en la natura dela muger, despues del parto, le quita la esperança, de jamas empreñarse”. COSTA, Cristóvão da Costa - *Tractado de las drogas, y medecinas de las Indias Orientales con sus Plantas debuxadas al biuo por Christoual Acosta medico y cirujano que las vio ocularmente*. Burgos: Martin de Victoria, 1578, 28.

Resumindo: médicos africanos, asiáticos e americanos, incluindo mulheres, atuaram como curadores, cuidando de corpos masculinos e femininos, exigindo toda a ajuda e tratamento disponíveis, não importando a que esfera cultural pertenciam. Essas mulheres eram elas próprias enciclopédias de conhecimento prático. A partilha desse conhecimento foi inevitável e certamente reprodutivo para a reconfiguração do conhecimento europeu. O conhecimento inovador pode emergir, mesmo se repousando na mais telúrica das bases - o que, no entanto, nem sempre foi necessariamente o caso. A inovação pode, em qualquer caso, surgir em espaços onde os profissionais de conhecimentos tão diversos, tradicionais e práticos, se encontram.

Neste estudo procuramos responder a interrogações decorrentes de questões relativas à construção social de um determinado tipo de conhecimento e à sua transmissão em cenários que envolvem encontros culturais. Incluímos o papel de mulheres no Oriente como uma das protagonistas principais. Os episódios de contactos interculturais no âmbito da fixação e influência colonial portuguesa entraram em cena em domínios que envolvem práticas médicas. Pelo uso de diferentes plantas e controle de novas técnicas, tanto homens quanto mulheres mostraram capacidade para se apresentar, em alguns casos, como intermediários e construtores de mundos de um conhecimento também ele em movimento.

MACAU, MANILA E MACÁÇAR: OS VÉRTICES DE UM TRIÂNGULO COMERCIAL, NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVII

Jorge Semedo de Matos¹

O comércio da China

A abordagem de Portugal ao Extremo Oriente deu-se pouco tempo da viagem de Vasco da Gama à Índia (1497-99) e do início do comércio rico de especiarias e outros produtos orientais. Em 1505, quando vai para a Índia D. Francisco de Almeida, leva recomendações sobre Malaca, onde devia mandar alguém que colhesse informações, sobre o porto, sobre o comércio e sobre as gentes. Este interesse cresce nos anos seguintes, com a insistência de D. Manuel para que lá vá com uma armada e faça uma fortaleza. Mas a primeiros navios que lá chegam são os de Diogo Lopes de Sequeira, saído de Lisboa em 1508, passando por Cochim à espera de monção para o Oriente e ali chegando em Setembro de 1509.

Malaca era governada pelo Sultão Mahamud Syah, que rapidamente foi informado das actividades portuguesas no Oriente e preparou uma cilada aos navios de Sequeira. Felizmente a artimanha foi detectada de modo a que a armada não se perdesse, mas foi obrigada a retirar-se, deixando em terra uma parte dos portugueses. Em boa verdade esses portugueses ficaram num regime de cativo pouco severo e conseguiram enviar cartas e transmitir toda a espécie de informações para a Índia. Estabeleceram até uma relação muito próxima com a comunidade Hindu, que encetou uma amizade estratégica com a lusa gente, pressentindo que dentro em breve seriam eles os senhores de Malaca.

Assim viria a acontecer em Agosto de 1511, por obra do governador Afonso de Albuquerque, que conquistou a praça depois de um mês e meio de cerco e de vários ataques lançados contra as praias e o rio, com um sucesso final e definitivo no dia de S. Lourenço. E julgo ser de uma importância fundamental a compreensão da dinâmica comercial que se gerou naquela cidade do Estreito que separa o Índico Ocidental de um mundo oriental que tinha regras próprias, desconhecidas dos portugueses e que custaram algumas vidas a aprender.

Malaca era um entreposto onde se cruzavam linhas de comércio vindas de diversos locais a leste e a oeste, viajando ao ritmo das monções asiáticas que condicionavam todo o movimento de navios. Esta realidade era mais ou menos conhecida da lusa gente, desde os anos que sucederam a chegada à Índia e o estabelecimento do comércio oriental. Havia, contudo, detalhes muito importantes que não eram tão evidentes e não podiam ser compreendidos com a mesma facilidade nem se encaixavam nos padrões de domínio

¹ Escola Naval / CINAV; Centro de História, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

idealizados pela coroa de Portugal. E um desses importantes detalhes tinha a ver com o papel desempenhado pela China no espaço marítimo além Malaca: a forma como se relacionava com o exterior e, sobretudo, as suas capacidades de grande potência, que ultrapassavam largamente as dimensões que os portugueses alguma vez poderiam supor.

A concepção chinesa do mundo pode descrever-se, metaforicamente, como um sistema de círculos concêntricos, em cujo núcleo está o imperador, filho do céu. À sua volta fica a sua família directa, a corte e os funcionários próximos. Os círculos alargam-se com o restante aparelho de estado, estruturado até aos confins do Império e a sua população. Os estrangeiros estão fora dos círculos centrais, tanto mais afastados quando afastadas eram as suas raízes culturais, em relação à própria China, o que nos permite imaginar o lugar onde eram colocados os europeus.²

Este conceito reflectia-se no controlo das relações com o exterior, não sendo autorizado aos chineses fazerem comércio marítimo além fronteiras, nem permitido aos estrangeiros que viessem, normalmente vender os seus produtos à China. Mas como o país tinha uma dimensão colossal e não produzia tudo o que precisava era, também, um insaciável consumidor de produtos externos, que só podiam entrar na forma de tributos autorizados. Formalmente, o Império concedia a alguns estrangeiros o privilégio de ali colocarem as suas mercadorias, na qualidade de ofertas ao “filho do sol”. E era na via destas missões tributárias, autorizadas, que se faziam todos os negócios, organizados com a velada cumplicidade das autoridades que controlavam os portos e, frequentemente, de forma coordenada com comunidades chinesas em diáspora, que mais não eram do que representantes comerciais destas mesmas autoridades. Quando uma embaixada tributária era autorizada a desembarcar e fazer o seu caminho até Pequim, o porto abria-se a todas as formas de negócio, concedendo oportunidades e abastecendo-se do que era necessário ao seu consumo. Um consumo cuja dimensão era mais do que suficiente para manter o interesse de um formigueiro de comerciantes que circulavam pelos mares do Oriente. Uma das missões das últimas viagens marítimas do Império – as célebres viagens do almirante Zheng He, que tiveram lugar até 1433 – foi a organização perfeita deste sistema tributário, concedendo os privilégios de forma criteriosa aos soberanos que controlavam o comércio marítimo dos principais produtos. Foi nesta altura que o sultão de Malaca obteve esse estatuto, passando a dispor de uma relação directa com Pequim, a substituir a dependência que anteriormente tinha com o reino de Sião, para o mesmo efeito.

Quando teve lugar a tomada de Malaca, em 1511, os portugueses não tinham a noção deste sistema e não entenderam a verdadeira importância e dimensão da China, no contexto do comércio e da navegação oriental. Certamente que o rei de Portugal não podia imaginar-se um tributário do imperador da China, nem isso, porventura, poderia ser compreendido por qualquer europeu, cristão. Mas, de igual modo, o Imperador nunca aceitaria uma relação igualitária com um longínquo rei europeu. Eu creio que os comerciantes de Malaca que receberam Albuquerque em 1511, nomeadamente os da comunidade hindu que apoiaram Rui Araújo, antes da conquista, tentaram explicar

² Wang Gungwu, “Early Ming Relations with Southeast Asia: a background essay”, in *The Chinese World Order*, ed. John Fairbank, Cambridge, 1968, pp 34 e ss.

que o comércio da China tinha regras próprias: podia ser muitíssimo lucrativo, mas não podia ser feito como os portugueses se propunham fazer e como estavam habituados a fazê-lo em todas as partes do Oriente. Mas as coisas eram como eram e o mundo oriental iria ensinar o que era, cobrando o preço corrente de muitas vidas.

O primeiro português que fez a viagem marítima até à China foi Jorge Álvares. Em 1513, embarcou num junco, armado em parceria da fazenda real com mercadores privados de Malaca, e seguiu com os mercadores chineses, que nesse ano voltaram à cidade para o seu comércio normal.³ A viagem fazia-se até ao rio de Cantão, ficando os estrangeiros numa ilha da entrada do estuário, a que chamavam ilha da Veniaga.⁴ Seguiu-se uma outra viagem, em 1515, agora com três juncos armados de igual modo, mas com cerca de 30 portugueses embarcados. Qualquer delas foi um sucesso comercial, fazendo crescer o entusiasmo pelo comércio da China, mas olhando-o como todos os restantes negócios que se desenvolviam no Oriente. De forma que em 1516, saía a primeira armada portuguesa, comandada por Fernão Peres de Andrade, que tentaria alcançar o mesmo rio de Cantão. Saiu de Malaca já tarde, com a monção a virar, e não logrou passar além do arquipélago de Pulau Condor, a leste do rio Mekong. Mas voltou no ano seguinte e chegou ao seu destino, exibindo o seu poder e tratando de fazer os negócios com as autoridades locais. Fernão Peres esticou a paciência dos chineses até aos limites, forçando a sua ida até Cantão sem obter as demoradas autorizações, mas conseguiu tudo o que queria e, mais uma vez, a viagem era um sucesso comercial. Seguiu-se-lhe, em 1519, nova armada, comandada por Simão Peres de Andrade, supondo-se que terá usado de maior arrogância nas suas exigências, deixando os chineses muito irritados com os portugueses. Apesar de tudo fez o seu negócio e regressou a Malaca. Ficamos, contudo, com a ideia que fechou a porta da China, com a sua atitude, recaindo a ira chinesa sobre a terceira armada, agora comandada por Martim Afonso de Melo, em 1522. Foi expulso do rio de Cantão, obrigado a regressar contra monção e grande dificuldade, sendo aprisionados dois navios e morta toda a tripulação. Gorava-se assim um projecto que nunca teve condições para ter êxito.

Contudo, se a relação oficial com a China não podia fazer-se como a coroa e o poder português da Índia tinham imaginado, outras portas se viriam a abrir para o estabelecimento de uma relação comercial que fez a fortuna de muita gente lusa. Dominou um espírito inventivo, que passou pela acomodação dos comerciantes privados às condições que foram compreendendo progressivamente. Famílias, que se foram miscigenando com as gentes locais, criaram uma comunidade asiaticizada, que foi penetrando, paulatinamente, na rede de comércio oriental, anterior à sua chegada. Tinham os seus próprios triunfos e souberam fazê-los valer, jogando as suas capacidades militares com as condições locais. E, se falo de mercadores privados, devo acrescentar que entre eles estavam representantes de muitas famílias poderosas, que aceitaram o mesmo padrão de actuação

³ Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, [Lisboa], 2000, p. 151.

⁴ Chamou-se também ilha de Tamão, surgindo com essa designação nos principais cronistas, sendo a actual ilha de Lingtingshan, ou apenas Lintin. Jorge Matos, *Roteiros e rotas portuguesas do Oriente*, Lisboa, 2018, p. 136.

e que ali fizeram grandes fortunas; como aconteceu, por exemplo, com os descendentes de Vasco da Gama, que passaram pela capitania da fortaleza de Malaca.⁵

Não é exagerado dizer que foi esta comunidade empreendedora, com alguma liberdade de actuação em relação aos padrões da coroa, que construiu a presença portuguesa no Extremo Oriente, nas suas múltiplas facetas. Foram eles que tomaram consciência da dimensão da China, da importância que tinha o seu comércio externo, encontrando uma forma de lhe dar continuidade com grandes benefícios. Foram eles que estabeleceram as relações com as comunidades chinesas no exterior⁶, que criaram as condições de relacionamento com os poderes provinciais e conduziram todo o processo que permitiu a concessão do estabelecimento em Macau em 1557. E a sua dinâmica foi-se sempre ajustando às circunstâncias de cada momento político e económico, encontrando as vias de comércio possíveis, que deram corpo a esta presença lusa, da forma persistente que lhe conhecemos.

Nas poucas viagens que tinham efectuado, os portugueses tomaram consciência de que a China era compradora de uma enorme quantidade de pimenta, oferecendo grandes vantagens financeiras em relação à que era levada para Lisboa. Comprada sobretudo em Samatra, ou em Java (Sunda), era transportada em juncos privados desses mercadores até ao Chinchéu, depois ao Liampó e, depois, de novo a Cantão, pela via de Macau.⁷ Esta especiaria, contudo, tornou-se excedentária nos portos chineses e o papel dos nacionais passou a ser menos importante, sobretudo, quando a China autorizou os seus próprios navios a fazerem comércio directo com Sunda. Surgiu, no entanto, uma outra mercadoria de grande procura na China, que os portugueses adquiriam no Japão. Refiro-me à prata, em formato de moeda ou de lingotes, com que os japoneses pagavam a seda crua, que não podiam ir buscar directamente à China, porque o seu acesso estava vedado. A chegada dos portugueses ao Japão, *ci* de 1542, ocorreu na altura exacta para uma reconversão comercial, mas o circuito da prata japonesa também teria uma existência breve. Sucede, contudo, que era também a prata a recente produção da América Espanhola, de que uma parte vinha para a Europa, mas que outra podia viajar até Manila e entrar nos circuitos orientais.⁸

⁵ Jorge Santos Alves, *Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação*, Vol I, Studies, Lisboa, 2010, pp. 95 e ss.

⁶ Nomeadamente em Patane, onde viviam os irmãos Xu, originários de uma família de Cantão, mas emigrados naquele reino, de onde conduziam os negócios que se faziam com Malaca. Um deles é o Chulata, das fontes portuguesas, o capitão da frota que estava em Malaca, quando lá foi Diogo Lopes de Sequeira, e quando lá chegou Afonso de Albuquerque, em 1511. *Ibidem*, p. 107.

⁷ O estabelecimento em Macau passou por fases complexas, depois de conflitos diversos noutras locais da costa chinesa. Antes desta concessão o comércio fez-se ainda nas ilhas próximas da foz do rio de Rio de Cantão, numa situação de pré-acordo que acabou por ser firmado em 1557.

⁸ Manila era assim um entreposto de uma mercadoria produzida a baixo custo, no México e Perú, com uma região que a adquiria com elevado valor dada a sua procura na China. Pierre Chaunu, "Le Galion de Manille, Grandeur et décadence d'une route de la soie", in *Annales*, 6^e année, n^o 4, 1951, pp. 451.

Macau e Manila

Manila e Macau não podiam comerciar directamente, mesmo depois da união das duas coroas, em 1580, mas torna-se evidente que as unia um interesse comum, cada vez mais nítido e relevante, em torno da prata e do comércio das mercadorias ricas da China. E sucede que qualquer das comunidades está demasiado longe do seu rei e dos poderes europeus para que estes pudessem impedir uma relação cada vez mais intensa, mesmo que ilegal.

Em Março de 1583, um junco de propriedade portuguesa, fazia a viagem de Macau a Manila, levando produtos diversos, vindos da Europa e da China.⁹ A viagem foi um sucesso comercial que entusiasmou as duas partes, levando que ficasse imediatamente acordado que a iniciativa deveria repetir-se todos os anos.

Em boa verdade, a sobrevivência de Manila não tinha muitas alternativas, uma vez que as ilhas não guardavam nenhuma riqueza especial. O anseio espanhol era o comércio da China, que podia fazer-se com a prata americana, mas a relação directa com o Celeste Império contaria (e contou) sempre com a oposição portuguesa e com muitas outras dificuldades decorrentes dessa oposição. E o soberano comum não apoiava este relacionamento, porque ele lhe era prejudicial: não queria que a prata se escoasse para as Filipinas, nem queria que as mercadorias chinesas deixassem de passar por Malaca e Goa, antes de chegarem à Península. Além do mais, a eventual concorrência espanhola na costa chinesa, interferiria com os preços e acabaria por resultar em prejuízo para a coroa. De forma que sempre protegeu a posição portuguesa.

Mas, como digo, o que seria uma rivalidade tinha todas as condições para se tornar numa simbiose, sem que o poder central conseguisse controlá-lo. E, quando os mares do Oriente foram invadidos pelos inimigos comuns, holandeses e ingleses, cresce uma solidariedade natural entre ibéricos. A partir de 1623, Manila e Macau fazem chegar ao rei pedidos coincidentes de legalização do comércio entre os dois portos, certos de que essa abertura beneficiaria ambos. Para os portugueses era, primeiramente, uma forma de suprir as dificuldades crescentes de obter prata no Japão, a que acrescia agora as dificuldades e a insegurança do transporte de mercadorias na rota de Macau, Malaca e Índia, por causa dos holandeses. Para os espanhóis de Manila, por seu lado, era uma excelente oportunidade para escoar a sua prata e fazer crescer a exportação de sedas e porcelanas pela via do México. Na segunda metade da década de vinte, já só o governo da Índia resistia com vigor a essa aproximação, porque ela reduziria uma parte dos rendimentos

⁹ Francisco Roque de Oliveira, *A construção do conhecimento europeu sobre a China c. 1500 – c. 1630*, Barcelona, 2003, p. 230.

do comércio que por aí passava para a Europa.¹⁰ Mas o caminho era irreversível. Tanto mais que as ameaças militares que os ibéricos experimentavam no Extremo Oriente iam cimentando uma solidariedade crescente entre Macau e Manila.¹¹

Apenas a aclamação de D. João IV, em Lisboa, viria a perturbar esta via de comunicação, interrompendo as viagens directas entre as duas cidades, a partir de 1642. Formalmente as duas coroas estavam separadas e os amigos passavam a ser inimigos, numa guerra que incidia sobretudo na Europa. Todavia outras soluções foram encontradas, recorrendo a portos intermédios, às vezes, com expedientes muito imaginativos.

De entre os muitos portugueses que beneficiavam desta intermediação, com a prata de Manila para o comércio da China, havia um Francisco Vieira de Figueiredo, que tinha importantes interesses nas Filipinas e uma estreita relação com o governador espanhol. Quando chegou a notícia do novo poder em Lisboa (1642), estava ele no Sião negociando a compra de uns elefantes de uma encomenda que este lhe fizera. De forma que decidiu não voltar às Filipinas, dirigindo-se para Macáçar e oferecendo os elefantes ao sultão. O seu objectivo era obter o seu agrado e, de algum modo seduzi-lo para uma nova forma de continuar o negócio da prata americana: o sultanato seria o intermediário entre Macau e Manila, que continuavam com interesses convergentes, apesar da separação das coroas.¹² O sultanato de Macáçar, na ponta sul da grande ilha de Celebes, vem, desta forma, a ser o terceiro vértice de um triângulo oceânico, que envolve portugueses, espanhóis, chineses e macáçares.

A relação dos portugueses com o sultanato desenha-se desde meados do século XVI, quando António de Paiva ali se deslocou, tentando desvendar os meandros do comércio do sândalo que se produzia naquela ilha. É provável, também, que as viagens de regresso das Molucas, pela via do sul, ali tivessem tocado por diversas vezes, permitindo construir uma ideia sobre as características e a riqueza da ilha, ao mesmo tempo que foi alimentando uma certa empatia com os locais. O conhecido cartógrafo e cronista português Manuel Godinho Herédia era filho do fidalgo João de Herédia e de uma prin-

¹⁰ Pierre Chaunu chama a atenção para uma especificidade das Filipinas, dentro do “mundo espanhol”, que faz delas a colónia da colónia, cujo funcionamento económico escapa à “ortodoxia financeira e negociante da Península Ibérica”. P. Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, Paris, 1960, p. 19. Em boa verdade podíamos dizer algo de semelhante sobre o “mundo português” além Malaca – o Extremo Oriente –, formalmente dependente da Índia, mas com uma dinâmica própria, feita com as suas próprias especificidades económicas e sociais. E, se este Extremo Oriente teve a sua administração centrada em Malaca, até ao século XVII, é bem verdade que esse centro se deslocou progressivamente para Macau.

¹¹ A rivalidade pelo comércio da China termina numa relação de interesse mútuo onde Macau vende seda e porcelana e Manila tem prata para comprar esses produtos. Na verdade, este comércio não é do agrado de Goa, nem de Malaca, que definhava com a chegada dos holandeses e a crescente dificuldade da navegação para a Índia. P. Chaunu, “Le Galion de Manille”, p. 457.

¹² A intermediação portuguesa em negócios com a prata de Manila tinha um objectivo principal no comércio da China, mas fazia-se também com outros negócios menos relevantes, dentro do arquipélago – nomeadamente com pimenta e outros produtos de Bantan – e uma parte desse comércio já passava por Macáçar. Claude Guillot, “Les Portugais et Banten”, *Revista de Cultura*, 13-14, 1 (Jan.-Jun.1991), Macau, 1991, p. 88.

cesa macáçar, que viajou com ele para Malaca e com quem casou, depois desta ter sido baptizada com o nome de Helena.

Quando os portugueses foram expulsos de Ternate, em 1575, o cravo, a noz e o macis passaram a chegar a Malaca, passando por um entreposto em Macáçar. E a sua importância cresceu ainda mais, em 1605, quando Amboino foi tomado pelos holandeses. O comércio que por ali passava alimentava uma colónia de portugueses que ali se fixou e que foi crescendo progressivamente, levando um novo impulso a quando da perda de Malaca, em 1641, porque foi para ali que migrou a maior parte da população portuguesa desalojada.¹³

Os espanhóis vinham ali, saindo de Manila para sul, passando a leste de Palawan e seguindo pelo Mar de Sulu, a demandar o Estreito de Macáçar por onde corriam até à cidade que está no sul da ilha. De igual modo os navios macáçares viajavam até Manila, por via das mesmas mercadorias. E este movimento marítimo alcançou tal dimensão que justificou a nomeação de um feitor espanhol para o sultanato, de seu nome Pedro de la Mata. Naturalmente que estes navios que iam às Filipinas levavam, não apenas sedas e porcelanas, mas também cravo, noz, macis e sândalo, que pagavam com prata, carapaças de tartaruga e outros produtos.¹⁴

Os navios macáçares tinham absoluta liberdade para ir directamente a Macau adquirir produtos chineses e fizeram-no muitas vezes –, mas os portugueses também continuaram a sulcar as rotas que conduziam ao sul, já conhecidas anteriormente, apesar da instabilidade causadas pelos holandeses. São as rotas que unem Macau a Manila e Macau a Macáçar, cruzando o Mar da China e o Arquipélago, como veremos de seguida.

As rotas marítimas dos portugueses

Macau-Manila

Os roteiros de Macau a Manila são tão tardios quanto o foi o estabelecimento deste caminho de forma regular, não aparecendo em nenhum dos *Livros de Marinharía* do século XVI. Encontram-se, contudo, em duas compilações de roteiros, reunidas no século XVII, pertencentes, respectivamente, à família de *Castelo Melhor* (hoje pertencem a Luís Vasconcellos e Sousa) e à *Casa do Cadaval* em Muge. Manuscritos com um percurso difícil de seguir, no seu tempo, mas que passaram ambos por Macau e têm uma origem comum; sendo que o primeiro é um pouco mais antigo e mais completo que o

¹³ O comércio do sândalo de Timor já se fazia há muito tempo, tanto mais que era uma das mercadorias com grande aceitação na China. Ditavam as circunstâncias da situação criada com a perda de Malaca que esse comércio poderia ser dar um novo fôlego nas actividades portuguesas no Extremo Oriente. E assim aconteceu, com a protecção de Macáçar e a possibilidade de usar aquele porto como escala, no caminho até Macau. Jorge Semedo de Matos, *Roteiros e rotas portuguesas no Oriente, nos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 2018, p. 115 e ss.

¹⁴ Charles Boxer, *Francisco Vieira de Figueiredo: a Portuguese Merchant-Adventurer in South East Asia*, Gravenhage, 1967, p. 7.

segundo (tem mais 40 roteiros). Ambos estão escritos em papel de arroz, o que sugere que foram escritos no Oriente, podendo o segundo ser uma cópia do primeiro.¹⁵

Diz-nos um desses roteiros que deve sair-se de Macau entre meados de Novembro e todo o mês de Dezembro, com uma situação global em que predominam ventos do quadrante norte.¹⁶ Previne ainda que, a partir de Janeiro, poderão soprar brisas de leste e lés-sueste sendo mais difícil fazer a viagem.¹⁷

Para analisar com algum rigor o caminho que une as duas cidades, vou seguir a viagem que fez o piloto Francisco Pires, em 1636, por me parecer que a sua descrição é mais rigorosa do que a de qualquer outro roteiro.¹⁸ Francisco Pires saiu de Macau tomando um caminho para Oeste, através do canal que separa a ilha D. João (Macarira) do continente, até à ilha dos Lastros. Rondou a ilha deixando-a a bombordo e guinou para sul, até encontrar uma outra designada por Monte do Trigo, que constituiu uma referência para as navegações portuguesas da China.



Fig 1 – Saída de Macau em direcção ao sul

¹⁵ Todos os roteiros do Extremo Oriente que estão em qualquer das compilações estão transcritos em Jorge Matos, *Roteiros e rotas ...*, pp 267 e ss.

¹⁶ *Ibidem*, p. 370

¹⁷ Manuel Pimentel, cujo texto é do final do século XVII, diz que se pode sair em qualquer altura do ano, e o diário da viagem feita por Francisco Pires, em 1636, (que segue) indica que saiu de Macau a 17 de Abril. Poderão ocorrer variações de vento temporárias em certas zonas da proximidade de terra (brisas), mas a situação geral indicada pelos *Sailing Directions* da NGIA (Maryland) diz-nos que sopram ventos de norte e nordeste em Novembro e Dezembro (podendo ser rijos, com força 8 ou superior), permanecendo desse quadrante até Abril. Quando vira a monção, começam a soprar de Nordeste e Leste e, entre Junho e Agosto, sopram dos quadrantes do sul.

¹⁸ J. Matos, *op. cit.* p. 394.

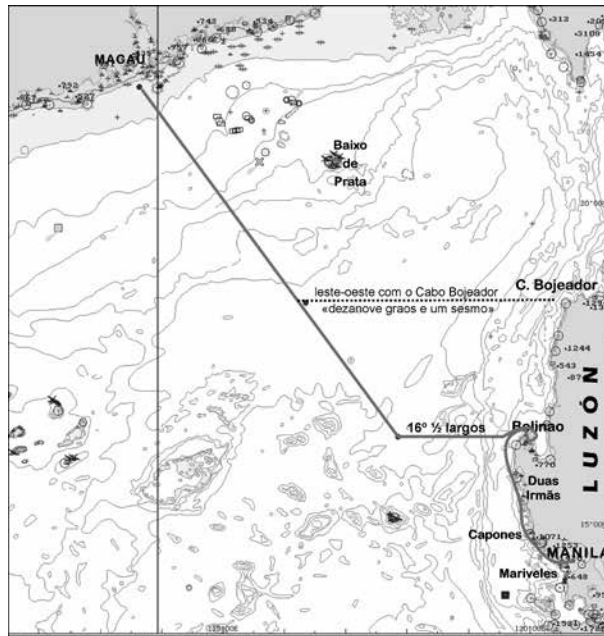


Fig 2 – Rota de Macau a Manila

Os seus problemas começaram aí porque lhe entrou vento escasso, vindo do leste, a obrigá-lo a fazer um bordo a oeste, que o atrasou até 22 de Abril.¹⁹ Nessa altura conseguiu tomar o caminho de leste e depois a sueste, com cuidado de dar um resguardo suficiente ao (chamado) Baixo da Prata (Pratas Reef). Alguns dias depois, tomou a altura do sol e verificou que estava em “dezanove graos e um sesmo”, querendo isso dizer que estava “leste-oeste” com o Cabo Bojeador, que fica na ponta norte da Ilha de Lução, e livre dos referidos baixos. Manteve o rumo até chegar à latitude de 16° e $\frac{1}{2}$ largos, entendendo que era a altura de guinar para bombordo (para leste) e ir à procura de terra, que deveria encontrar por alturas do Cabo Bolinao. Assim aconteceu, entendendo contornar o cabo e entrar na Baía de Lingayen. São detalhadas as suas explicações sobre como entrar na baía e demandar o porto de Bolinao, recomendando que, depois de passar as ilhas que estão perto do cabo, deve procurar-se o boqueirão da entrada com ferro lesto e espias prontas para toar o navio até ao ancoradouro.²⁰ Saindo dali, toma-se o caminho do sul correndo uma terra rasa, baixa à beira mar, havendo no interior algumas serras, não muito altas. Vai-se até “Duas Irmãs” (duas ilhas em frente da Baía Dasol: Hermana Mayor e Hermana Menor), continuando sempre perto da costa, passando pelas Ilhas dos Capões e contornando a ponta sul da terra, até avistar Maribeles. Diz o diário que está à entrada da Baía de Cavite, por onde se tem acesso a Manila. Recomenda que deve dar-se resguardo ao

¹⁹ Eventualmente porque em Abril já não são tão regulares os ventos do norte.

²⁰ *Ibidem*, p. 396.

“ilhéu do Frade”, que (segundo ele) está a sul de Maribeles, num claro engano do nome, que corrige imediatamente a seguir, ao chamar-lhe “Fradasca”.²¹ Trata-se do Ilhéu da Monja, bem entendido, que, uma vez passado, permite tomar o caminho a leste indo fundear perto do “postigo de Santa Luzia”, que era uma das entradas da cidade.

Não temos o diário da viagem de regresso a Macau, mas temos vários roteiros desse caminho, embora nenhum deles tenha o detalhe que Francisco Pires deu ao seu texto. Em boa verdade têm todos uma raiz comum e pouco rigorosa, no que à saída da baía diz respeito. Apenas indicam que deve sair-se rumo ao sul e, depois, oeste e norte, sempre ao longo da costa, até ao Cabo Bojeador, dando sempre um resguardo a terra de uma légua. Neste local toma-se o rumo nor-noroeste – “com vigia, por amor da ilha da Prata, que é ruim” –, até chegar à ilha do Leme (no estuário do rio de Cantão), “que he o boqueirão por donde entram os navios que vão pera Macao”. O autor do roteiro acrescenta ainda uma informação muito importante, dizendo que “em tempo de brisas” sempre haverá barlavento para fazer este caminho sem dificuldade.²²

Malaca Macáçar

As rotas de Macau, ou de Manila, para Macáçar foram conhecidas de portugueses e espanhóis, muito antes de 1642, data em que estes caminhos ganharam uma especial importância, pela impossibilidade de comunicação directa entre Macau e Manila.

Saía-se de Macau pelo mesmo canal que observámos na viagem para Manila, tomando a direcção oeste, até à Ilha dos Lastros e “boqueirão” do Monte do Trigo, para sul²³, seguindo depois um rumo a oés-sudoeste, até Shangshouang, e a sudoeste, a demandar a costa do Vietname perto de Turão (Da-Nang), ou das ilhas de Cu Lao Cham.²⁴ O piloto Francisco Pires, atrás referido, assim fez em 1653, no navio *Nossa Senhora do Rosário e Sancto António*, percorrendo a costa até perto da foz do rio Mekong, “onde havia uma ponta de uma serra que vem beber ao mar”.²⁵ Nesse local deviam afastar-se de terra e procurar o arquipélago de Pulau Condor (Con Son Islands), seguindo o rumo de Sueste. Partindo dessas ilhas, atravessava-se o Golfo de Sião (Tailândia) ao rumo de sudoeste e quarta do sul, até Pulu Tioman, havendo a recomendação importante de que “se vieses com calma (pouco vento) terás muita conta no prumo [com a aproximação da ilha], porque te vai diminuindo o fundo, em areia grossa e preta e depois branca”,

²¹ Neste diário o piloto Francisco Pires toma a ilha hoje chamada de Ilha do Corregedor, por ilha Maribeles. Pode acontecer que assim fosse nesse tempo, sendo que hoje, o nome de Maribeles é dado à ponta e à baía que está na parte norte da entrada de Manila. Mas é preciso ter em conta que estes lapsos toponímicos podem decorrer de factores diversos, hoje difíceis de deslindar com rigor. *Ibidem*, p. 198.

²² Tenho esperança que, ainda, se venha a encontrar melhor roteiro deste caminho.

²³ Os roteiros mais detalhados recomendam que se tome como ponto de partida o cabo onde está o templo de A-Ma, em Macau, seguindo em direcção à terra, do outro lado da baía, encostado à ilha dos Bugios, porque da parte do sul está a “pedra de Belchior de Almeida” (Pedra da Areca). Seguir o canal e rondar a ilha dos Lastros por bombordo, porque tem mais água.

²⁴ Nos textos e cartas portuguesas referenciadas como Pulau Chapelor.

²⁵ Uma serra a que os portugueses chamavam as Cinco Chagas



Fig 3 – Rotas portuguesas entre Macau, Manila e Macáçar

querendo isto dizer [a areia branca] que se está a 10 léguas da ilha. “A areia vai ficando fina e o fundo de 30 braças e 28 braças, estarás à vista dela.”²⁶

Na viagem de 1653, Francisco Pires tomou o caminho de Pulo Laor²⁷, onde guinou para sueste e quarta do sul, navegando cerca de 35 ou 40 léguas e corrigindo o rumo para sueste (não deixando cair nada a bombordo).²⁸ Encontrariam água verde, vestígios de desovagem de peixe, muitos chicharros e bonitos pequenos, até à “Terra de Santa Bárbara”²⁹ e Karimata. De acordo com a maioria dos roteiros, daqui se seguia a leste e quarta de sueste “por cerca de 100 léguas”, até Lussissira (Pulau Lurot), e depois a leste, passando por Rosalima (Pulau Lima)³⁰, em direcção a Macáçar. Contudo, Francisco Pires é mais cuidadoso, referindo os perigos da aproximação a Karimata, recomendando que se siga passando a sudoeste do Ilhéu de Seruti (a sudoeste de Karimata), sempre pela

²⁶ É extraordinária esta forma de controlar a aproximação a uma ilha.

²⁷ O pequeno arquipélago de que a ilha principal é Pulo Aur, em 2° 27' N; 104° 31' E

²⁸ J. Matos, *op. cit.*, p. 424.

²⁹ Região da ilha de Bornéu, pela altura das ilhas de Pejantan em 0° 7' N; 107° 13,1'E.

³⁰ A expressão “lima” quer dizer “cinco”, língua malaia, indicando que são cinco ilhas. “A conhseça de Rosalima he hua ylha raza, coberta de arvoredoo [...] e da banda de loes noroeste tem quatro ylhas piquenas”, J. Matos, *op. cit.*, p. 427.

batimétrica das 20 braças; sem passar ao mar dela (para fora desse fundo) “por cazo dos baixos de Bilitão”.³¹ Chegando a Macáçar devia fundear-se por perto de uma ilha de areia que está em frente da foz do rio de Gresen.³² O piloto diz-nos que deveria fundear-se diante do posto de guarda à residência do rei, um pouco a sul de onde “estó as feitorias e a nossa povoação de Barrobos.”³³

Conclusão

Macáçar foi, como foi dito, o porto de recurso de um comércio marítimo que interessava à comunidade portuguesa de Macau e à espanhola de Manila, impedidos que estavam de navegar directamente entre os dois portos. Era o vértice sul do triângulo oceânico dos interesses ibéricos no Extremo Oriente, percorrido por navios nacionais, macáçares e pelos próprios espanhóis – que podiam fazer o percurso pela parte oeste de Bornéu ou optar pela via do Mar de Sulu e Estreito das Celebes.

Todas estas rotas foram exploradas a partir do conhecimento secular dos marheiros que as sulcaram antes da chegada dos europeus, às quais se adaptaram progressivamente os nossos pilotos, aprendendo a percorrê-las e a descrevê-las tecnicamente com uma linguagem náutica europeia. Deixam-nos estes textos, testemunhando a sua aprendizagem, enquanto profissionais que passaram a ser, também, “pilotos locais”, especializando-se naquela região e naquelas rotas. São eles a melhor expressão dos seus conhecimentos, ou das suas preocupações, enquanto responsáveis pela condução de um navio em segurança. E com eles colhemos a impressão forte de uma matriz de raciocínio consideravelmente diferente da que têm os oficiais do mar, dos tempos presentes.

Não dispondo da tecnologia que hoje é usada a bordo, ajustaram-se aos labirintos do Oriente, aprendendo a ler um conjunto de sinais que o mar fornece a quem estiver atento a eles e saiba como relacioná-los e entendê-los. A rota de Macau a Macáçar surge-nos aqui como um livro escrito com fundos de areia – branca e preta, grossa ou fina, suja ou limpa –, fundos de lodo, de rocha, com conchas e sem conchas, tacteados permanente com o prumo, de dia e de noite. Se eram maiores os perigos e exigiam mais cuidado, carregavam pano, navegavam mais devagar, fundeando se a visibilidade não era suficiente. Nomeadamente de noite. Olhavam o horizonte como um texto onde tudo tinha um significado próprio, para ser lido e compreendido: a cor das águas, as correntes, os peixes, as algas que flutuavam, os restos de vegetação, a espuma e os avistamentos de terra.

Conheciam a técnica de determinar a latitude, mas não podiam saber com exactidão onde estava o navio. Tinham aprendido a navegar com essa incerteza, concentrando a sua atenção em saber sempre onde estavam os perigos, adivinhando-os perscrutando

³¹ Baixos que estão a nordeste e a leste da Ilha de Belitung.

³² O porto está hoje muito transformado, adaptado às condições na navegação actual, mas creio que o rio desaguaria por perto de 05° 9,75'S; 119° 23,36'E, a sul do porto e da cidade actual. Cf. André Pereira do Reis, Apud Maria do Carmo Mira Borges, *Os portugueses e o sultanato de Macáçar no século XVII*, Cascais, 2005, p. 265.

³³ Povoação de portugueses em Macáçar.

os seus sinais nesta leitura permanente dos fundos, das águas e das costas. Sem nunca perderem de vista o caminho que os conduzia ao destino. E as rotas entre Macau, Manila e Macáçar estão entre as mais complexas que foram percorridas pelos portugueses, no século XVII.

Fontes e Bibliografia

ALVES, Jorge Santos, *Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação*, Vol I, *Studies*, Lisboa, Fundação Oriente, 2010.

BARRETO, Luís Filipe, *Macau: Poder e Saber séculos XVI e XVII*, Lisboa, Editorial Presença, 2006.

BORGES, Maria do Carmo Mira, *Os Portugueses e o Sultanato de Macáçar no século XVII*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2005.

BOXER, Charles Ralph, *Francisco Vieira de Figueiredo: a Portuguese Merchant-Adventurer in South East Asia*, Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1967.

CHAUNU, Pierre, "Le Galion de Manille, Grandeur et décadence d'une route de la soie", in *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 6^e année, n^o 4, Paris, 1951, pp. 447-462.

———, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles)*, *Introduction Méthodologique et Indices d'activité*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960.

FAIRBANK, John King, ed. *The Chinese World Order*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1968.

GUILLOT, Claude, "Les Portugais et Banten (1511-1682)", *Os Mares da Ásia, 1500-1800, Revista de Cultura*, 13-14, 1 (Jan.-Jun.1991), Macau, 1991, pp. 80-95.

LOBATO, Manuel, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, [s.l.], Instituto Português do Oriente, 1999.

LOUREIRO, Rui Manuel, *Fidalgos, Missionários e Mandarins: Portugal e a China no século XVI*, [Lisboa], Fundação Oriente, 2000.

———, *Nas partes da China*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009.

MATOS, Jorge Semedo de, *Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII*, Lisboa Centro Científico e Cultural de Macau, 2018.

OLIVEIRA, Francisco Roque de, *A construção do conhecimento europeu sobre a China c. 1500 – c. 1630*, Tese de doutoramento apresentada ao Departamento de Geografia da Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, 2003.

SOUZA, George Bryan, *The Survival of Empire: Portuguese trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754*, London, New York, Sydney, 2004.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. *Os Portugueses em Malaca (1511-1580)*, Volume I, Dissertação de licenciatura apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1964.

———, *A questão da pimenta em meados do século XVI: um debate político do governo de D. João de Castro*, Lisboa Universidade Católica Portuguesa, 1998.

UMA INCUBADORA DE NEGÓCIOS LUSO-ASIÁTICOS PATANI E O COMÉRCIO COM A CHINA (1516-1580)¹

Jorge Santos Alves²

Desde o ocaso do século XV, que o porto de Patani entrou no mapa comercial marítimo asiático. Tornou-se aos poucos, sob o beneplácito protector do Sião, um nó comercial importante na ligação da Ásia do Sueste com os mercados chineses. A sua posição estratégica, de porto abrigado, a meio caminho entre Java e a China atraiu investidores e comerciantes asiáticos de várias origens (chineses, javaneses, malaios, thai, etc.). Em Patani, que concorria com outros portos da Península Malaia (como Pahang), mas sobretudo do Estreito de Malaca, como a própria Malaca, trocavam-se os produtos chineses (porcelanas, sedas, lacas, etc.) por cravo e noz moscada de Maluku, sândalo de Timor e sobretudo pimenta da Península Malaia, Samatra e Java. Gradualmente, nos primeiros anos do século XVI, foi engrossando em Patani a comunidade de chineses ultramarinos, muitos dos quais ali fixavam os seus navios, capitais e, afinal, as suas vidas. Uma vez dedicando-se ao comércio ilegal com a China, outras ao corso e à pirataria. O desenvolvimento comercial e financeiro de Patani parece, no entanto, ter passado relativamente despercebido aos novos *players* e os primeiros vindos da Europa – os portugueses.

1. Guerra e paz com Patani– antes da incubadora de negócios (1516-1533)

Depois de conquistarem Malaca em 1511, os portugueses definiram como prioridades e parcerias estratégicas locais e regionais o Sião, Pegu, Java e a China. Patani ficou, quase naturalmente, marginal aos interesses portugueses e fora do seu radar diplomático e comercial. Foi graças à definição de uma via de aproximação diplomática e comercial do rei D. Manuel (1491-1521) para com a China da dinastia Ming, após 1515, que Patani entrou, também quase naturalmente, na agenda político-diplomática portuguesa para a Ásia do Sueste e o mar da China³.

¹ Este texto é uma versão abreviada daquele que publicaremos em *Patani Through Foreign Eyes: Sixteenth And Seventeenth Centuries*, Daniel Perret e Jorge Santos Alves (eds.) (Paris: École Française d'Extrême-Orient, no prelo).

² Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Católica Portuguesa.

³ É significativo que a *Suma Oriental* de Tomé Pires, redigida tudo o indica em Malaca, entre 1512 e 1515, tenha apenas algumas referências esparsas e breves a Patani e não tenha propriamente uma entrada sobre o sultanato, como acontece em relação à maioria dos estados e potentados da região. Está em preparação uma nova edição em três volumes do livro de Pires, por nós dirigida: *The Suma Oriental of Tomé Pires. Revised Portuguese Text, Notes and Indexes* (Lisboa: Fundação Oriente, no prelo)

Por isso, em finais de 1516, no seu caminho para o sul da China e levando consigo a primeira embaixada portuguesa e europeia à dinastia Ming, Fernão Peres de Andrade fez escala no porto de Patani. João de Barros, cronista oficial português, foi muito claro a indicar a razão dessa escala: “o Porto da cidade de Patani....onde concorrem muitas naus de Chineses, Ryukyu, e Java, e de todas aquelas ilhas vizinhas, por ser em trato do comércio muito célebre...”⁴.

Não sabemos em concreto se o sultão de Patani e a sua elite mercantil, predominantemente chinesa, tinham algum interesse real na agenda portuguesa de que eram representantes Peres de Andrade e Tomé Pires, que o acompanhava como embaixador do rei de Portugal ao imperador chinês Zhengde (1506-1521). É ainda João de Barros (e só ele) que nos informa que Peres de Andrade chegou a um entendimento (“assentou paz”) com “o Governador da terra”. Será que Barros se referia ao sultão Ismail Syah (?-1524/1530)? Ou será que seguia o padrão habitual nas fontes portuguesas do século XVI para a Ásia do Sueste marítima que, quando falavam em “governador”, se referiam na verdade ao *bendahara* (dignitário que acumulava funções de tesoureiro real e de ministro de interior nos sultanatos malaios) ou ao *syahbandar* (chefe ou capitão do porto)? Qualquer que seja a resposta, o acordo estabelecido entre autoridades de Patani e para os portugueses previa a autorização para navios portugueses comerciarem neste porto e de navios de Patani poderem negociar em Malaca. Aproveitou imediatamente a oportunidade o muito controverso capitão de Malaca, Jorge de Brito (1515-1517), que nesse mesmo ano mandou navios comerciar a Patani. Além de Brito, outros privados portugueses passaram a fazer comércio em Patani, sempre com o mercado chinês na mira e muito provavelmente ligados a interesses e capitais chineses de Patani (também de Malaca?). Nestes anos, o próprio sultão Ismail Syah de Patani investia dinheiro no comércio com a China, enviando pelo menos um junco seu a Cantão/Guangzhou. Há notícias para 1521 da presença de portugueses em juncos chineses vindos de Patani para Cantão/Guangzhou, como foi o caso de Bartolomeu Soares, que chegara juntamente com os navios de Francisco Rodrigues e Jorge Álvares, que foi, recorde-se, o primeiro português a visitar a China em 1513.

Em Patani era já numerosa a comunidade chinesa em princípios do século XVI, muito envolvida com os negócios nas costas da China do Sul, mas também com o Sião e Malaca e, provavelmente também com Pahang. Uma das famílias mais notáveis desta comunidade seria a família Xu. Os irmãos Xu, magnatas do comércio entre a Ásia do Sueste a China, eram oriundos de Huizhou, na província de Guangdong. Tinham já anos de contactos e parcerias com diversos operadores comerciais asiáticos na região e também com os portugueses, pelo menos desde 1509. Um destes irmãos cantonenses, Xu Dong ou Xu Er (isto é, o “Segundo Xu”), embora já frequentasse Patani há alguns anos, estabeleceu-se ali de forma mais permanente em 1526, tornando-o sua base de operações comerciais. Patani tornara-se tão atractivo para os chineses, que foi o destino natural da

⁴ Barros: III/2/6.

tripulação chinesa do juncos malaio (?) que deixou Cantão/Guangzhou com uma mensagem do Imperador Jiajing para o sultão de Malaca exilado em Bintan, em 1523.

De certa forma, os chineses estiveram também envolvidos na alteração das relações de Patani com os portugueses de Malaca em 1523. A *Hikayat Patani* (*Crónica de Patani*) é totalmente omissa quanto a este período da história política do sultanato. Mas fala-nos, talvez para um mesmo estrato cronológico – o reinado do sultão Ismail Syah - do acesso de Patani a tecnologia militar capaz de permitir a fundição de artilharia pesada. Tudo graças a uma transferência tecnológica em que estavam envolvidos um mercador chinês e um turco/rumi (Abdul Samad). Dotado de artilharia, mesmo se ainda rudimentar, Patani parecia agora capaz de assumir outro protagonismo na geopolítica da região. E capaz de se juntar a outras forças regionais, como Bintan – onde governava o antigo sultão de Malaca – e a Pahang. Esta liga parece ter querido enfrentar a presença portuguesa em Malaca e na região do Estreito e da Península Malaia, nestes primeiros anos da década de 1520. Pressionado por esta nova conjuntura regional, o capitão de Malaca, Jorge de Albuquerque (1521-1525), foi obrigado a pedir ajuda militar a Goa, cabeça do Estado da Índia. O motivo foi levantamento de Pahang, que ameaçava vir com uma armada de juncos (chineses?) contra Malaca. Sempre em 1523, agravando as dificuldades para a presença oficial portuguesa na Ásia do Sueste, deu-se a perda da fortaleza/feitoria no porto pimenteiro de Pasai, no topo norte de Samatra. Foi um duro golpe para os interesses portugueses. Pasai era um dos vértices da estratégia triangular portuguesa (Malaca-Pasai-Cantão/Guangzhou) para aceder aos mercados chineses, sendo o principal ponto de abastecimento de pimenta dos navios portugueses, a caminho da China. A derrota e expulsão dos portugueses e seus aliados locais e estrangeiros de Pasai às mãos do expansionismo político-militar do sultanato de Aceh, a *rising star* dos sultanatos malaios do Estreito de Malaca, significou o fecho temporário do acesso ao abastecimento de pimenta para a China. Tornava-se mais difícil a sobrevivência do comércio português em Malaca, mas também da própria cidade, sobretudo devido à falta de mantimentos (em especial arroz). Pahang apresava navios portugueses no seu porto e matava as suas tripulações, Bintan cercava Malaca e Patani fechava o abastecimento de mantimentos e mercadorias. A nova política de Patani, aparentemente em coligação com Bintan e Pahang, e o expansionismo de Aceh, forçaram Jorge de Albuquerque a medidas desesperadas. Para impedir que Malaca ficasse isolada no contexto regional, Albuquerque lançou um S.O.S. a Goa, solicitando reforços militares. Goa despachou em 1524 uma pequena armada liderada por Martim Afonso de Sousa, um veterano da guerra naval no Kerala e em Ceilão. Desconhecedor da conjuntura local, impaciente e pressionado por interesses privados portugueses de Malaca, em Junho de 1524, Sousa lançou ataques navais contra Bintan, Kelantan, Pahang e Patani, mesmo sem esperar – ou talvez até contra – as ordens do capitão de Malaca. A guerra atingiu duramente Patani. A armada de Martim Afonso de Sousa, depois de destruir vários navios mercantes asiáticos no Estreito de Malaca, com a justificação de represálias ao apresamento de navios de mercadores de portugueses e a morte das suas tripulações, rumou a Patani. Aqui, Sousa fez uma tremenda destruição:

queimou ou afundou 36 juncos (chineses?), assaltou e queimou a cidade. Durante duas semanas estacionou no porto, capturando e destruindo outros 70 juncos vindos do Sião e de Java. Impressiona o número de juncos estacionados no porto ou a caminho de Patani, vindos da China, Sião e Java e que evidenciam o crescimento exponencial da cidade no quadro do comércio regional e internacional.

Alguns textos coevos portugueses dizem que o sultão Ismail Syah foi apanhado no apanhado pelo ataque de Martim Afonso de Sousa, vindo de Java num junco (javanês?), e sendo morto, juntamente com algumas centenas de outras pessoas. Outros garantem que o sultão escapou à morte durante o ataque por se encontrar no Sião, em visita tributária ao rei Ramathibodi II (1491-1529). A segunda versão poderá a ser mais correcta, dado que não há qualquer notícia nem nas fontes portuguesas nem na *Crónica de Patani* sobre a chegada ao poder de um novo sultão. Fica, entretanto, por saber qual o grau de destruição provocado pelo ataque de Junho de 1524 e, mais importante, qual a rapidez de reconstrução da cidade e da recuperação da sua vida comercial.

O que sabemos com mais segurança é que o novo capitão de Malaca, Pedro de Mascarenhas (1525-1526), apostou na reaproximação a Patani. Despachou uma armada contra Pahang, liderada por Martim Afonso de Melo Jusarte, mas que terá também enviado uma missão dirigida a Patani, em Agosto de 1525⁵. No imediato, o objectivo era garantir o abastecimento de alimentos (sobretudo arroz) a Malaca, o que pode indiciar uma reactivação pelo menos parcial da vida económica e comercial de Patani. Ao primeiro contacto, a diplomacia não resultou, talvez por o sultão e a população estarem ainda na ressaca do ataque português, o que levou Melo Jusarte a mandar apresar pelo menos 16 juncos (locais e estrangeiros) fundeados no porto. Pressionado pelos acontecimentos e, talvez também, graças à mediação do mercador lução Tun Muhammad, que acompanhava os portugueses, o sultão (ainda Ismail Syah?) acabou por firmar um acordo de paz com os portugueses, comprometendo-se a enviar para Malaca víveres em boa quantidade.

No terreno, este foi um sucesso da diplomacia de “fronteira” de Malaca. No quadro geral da política externa do Estado da Índia, era o resultado da nova política oficial portuguesa em relação a Pahang e Patani, como parte integrante da “política chinesa” do rei de Portugal. Depois dos fracassos e confrontos de 1520 e 1522, nas costas de Guangdong, D. João III (1521-1557) voltou a olhar para a China. Mas olhava agora de forma mais pragmática, moderada e sem o fervor conquistador e militarista de D. Manuel. Escreveu-o abertamente nas instruções enviadas em 1526 a Pedro de Mascarenhas, ainda capitão de Malaca, mas já indigitado para governador do Estado da Índia, recomendado que na reaproximação à China, mantivesse boas relações diplomáticas e comerciais com as gentes do Sião e de Patani. Patani era essencial (sobretudo depois de perdida a posição em Pasai e de falhada a aproximação ao mercado pimenteiro de Sunda, em Java,

⁵ Carta de Pero de Mascarenhas ao Rei de Portugal, Malaca, 1/9/1525, fl. 2v, Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), *Corpo Cronológico* (CC), I-32-106; Carta de Martim Afonso de Melo Jusarte ao Rei de Portugal, Malaca, 28/8/1525, ANTT, CC, I-32-101.

em 1522) para obter especiarias e drogas sueste-asiáticas para um eventual regresso ao mercado chinês ou mesmo para eventuais negócios com juncos chineses que frequentassem Malaca. Patani mantinha-se, não obstante a pressão militar-naval e diplomática portuguesa, muito activo nos mercados internacionais. Sabe-se que juncos de Patani comerciavam em Banda (decerto noz moscada e maçã), em 1525 e que pelo menos 30 juncos chineses do Fujian (de Quanzhou e Zhangzhou) vieram em finais de 1526/1527 para diversos portos da Ásia do Sueste, nomeadamente para Pahang e Patani.⁶ Fontes chinesas assinalam o ano de 1526 para o reforço da comunidade chinesa ultramarina em Patani. Falamos de um dos irmãos da família Xu e velho associado portugueses na região. Originário do Guangdong (de Huizhou, no delta do rio da Pérola), Xu Dong (ou Xu Er, isto é o segundo irmão) estabeleceu-se em 1526 em Patani, casando com uma mulher local. Xu Dong foi acompanhado por dois irmãos (Xu Song e Xu Zi), enquanto outro irmão, Xu Nan se fixou em Malaca. Na verdade, Xu Dong trouxe consigo para Patani toda a sua estrutura operacional, que incluía uma frota de vários juncos e respectivas tripulações (e famílias?), assim como os seus capitais e os dos seus associados. Entre estes poderia estar outro homem de negócios cantonense e velho parceiro de Xu, Li Guangtou. Em rigor, dado o peso da sua estrutura operacional, estamos a falar de uma verdadeira corporação multinacional, que incluía mercadores luções (como Arya Rana Adiraja) e tamules (como Nayinar Suryadevan). Para Pahang rumou outro magnate e contrabandista chinês talvez também cantonense, igualmente sócio de Xu Dong, Lin Jiang, que fontes chinesas dizem ser o líder da comunidade chinesa em Pahang, desde o início do século XVI. A prosperidade de Lin era de tal ordem que, na década de 1540, tinha uma frota de mais de 70 juncos.

As tréguas no relacionamento de Patani com Malaca, fizeram regressar à cidade dominada pelos portugueses de vários juncos carregados de mantimentos e mercadorias chinesas em 1527⁷.

Mas faltava normalizar as relações políticas e diplomáticas e económicas com Patani e sobretudo com a China. Talvez isso estivesse dependente da chegada ao poder de um novo sultão, que sucedesse a Ismail Syah, que deixou o trono a seu filho Mudhaffar Syah, em data que as nossas fontes até agora não permitem precisar e que a cronologia clássica também não arrisca datar.

2. Os Gamas, a abertura e controlo da incubadora de negócios (1533-1554)

Quer o sultão Ismail Syah se mantivesse no poder em Patani ou não, a verdade é que as relações com os portugueses de Malaca tiveram novos desenvolvimentos no início

⁶ Carta de Jorge Cabral ao Rei de Portugal, Malaca, 10/9/1527, ANTT, CC I-22-80, in Alves (1991: II, 101-120 [117]).

⁷ Carta de Pero Barriga ao Rei de Portugal, Malaca, 3/8/1527, ANTT, CC III-9-94, in Alves (1991: II, 81-93 [92]).

da década de 1530. A iniciativa coube a Paulo da Gama (1533-1534), inaugurando um período de praticamente vinte anos de controlo da família Gama sobre a capitania de Malaca e sobre o comércio português com a China. Falamos dos filhos de Vasco da Gama, o “herói” português dos Descobrimentos. Mal ocupou o cargo de capitão de Malaca, Paulo da Gama despachou uma missão que hoje qualificaríamos de diplomacia económica aos sultões vizinhos de Pahang e Patani. A missão a Patani foi liderada por Manuel Godinho e foi particularmente bem-sucedida⁸. De tal maneira, que quando o seu irmão, Estevão da Gama, lhe sucedeu na capitania de Malaca, em 1534, foi capaz de aproveitar - e talvez ele já estivesse ciente disso antes de sua saída de Goa - as condições comerciais excepcionais que haviam sido possíveis pelo retorno dos portugueses aos mercados chineses, via Patani (e Pahang). Estranhamente, nenhuma notícia transpirou para Goa ou para Lisboa acerca desta missão e dos seus resultados. Na verdade, somente 12 anos após estes eventos e, pode-se dizer por mero acaso, a informação sobre essa missão foi conhecida, devido a uma carta de serviços de Manuel Godinho. Isto quer dizer, que nenhuma informação circulou, via canais oficiais ou oficiosos, para Goa ou para Lisboa sobre o sensacional resultado da missão encabeçada por Godinho em Patani. Podemos mesmo perguntar-nos se os irmãos Gama, primeiro Paulo e depois Estevão, não mantiveram uma deliberada política de sigilo e encobrimento acerca da reabertura da China ao comércio com os portugueses.

Se assim foi, isso poderia indiciar, que Estevão da Gama teria encontrado, ao chegar em Malaca, em 1534, o embrião de uma rede comercial já estabelecida por seu irmão Paulo, que também permaneceu na cidade - com o cargo de capitão-mor do mar de Malaca - até sua morte no final daquele ano. De qualquer forma, fica claro que a preservação de um certo grau de discrição no que diz respeito à exploração das rotas para os mercados do sul da China foi de vital importância para a família Gama e foi a chave para o sucesso da sua rede privada de negócios. Pode-se, portanto, entender o seu silêncio prudente sobre o papel fundamental desempenhado pelo porto de Patani. Patani, e não Malaca, era o centro das operações mercantes da “rede” Estevão da Gama durante o período em que foi capitão Malaca. Mais uma vez, foi apenas anos após a sua saída de Malaca, como se verá mais adiante, que se consegue penetrar na barreira do silêncio que envolveu as atividades comerciais da família Gama em Patani.

Enquanto capitão de Malaca (1534-1539), Estevão da Gama construiu uma rede de negócios complexa e altamente rendível que incluía vários portugueses e asiáticos. Do lado asiático, sempre ligado a Patani, apenas um nome fazia parte do núcleo desta rede: um rico comerciante tamil nascido em Malaca, chamado Nayinnar Melaka.⁹

O centro operacional da rede comercial de Estevão da Gama estava situado em Pahang, mas sobretudo, em Patani, porto estratégico para o comércio com o sul da China,

⁸ Manuel Godinho ao Rei de Portugal, Goa, 25/10/1545, ANTT, CC I-76-118, in Alves (1999: 261-268 [266]).

⁹ Este magnata tamil foi nomeado *syahbandar* (chefe ou capitão do porto) de Malaca por Estevão da Gama logo à sua chegada, destituindo o titular deste cargo, o malaio Tun Muhammad (Alves 2003: 315).

para o qual eram canalizados os investimentos do capitão de Malaca. Patani começava a funcionar como incubadora de negócios luso-asiáticos.

E o que é uma incubadora de negócios? Usemos a definição da UKBI (United Kingdom Business Incubation), que parece ajustar-se bem ao caso de Patani e às parcerias comerciais luso-asiáticas: “Uma incubadora da negócios é geralmente um espaço com pequenas unidades de trabalho, que fornece desenvolvimento e aprendizagem empresarial, que dá acesso rápido aos mentores e aos investidores, possibilitando visibilidade igualmente rápida nos mercados”(Tsaplin & Pozdeeva 2017, 35).

Estêvão da Gama despachava as suas mercadorias para a China via Patani, onde o seu feitor tamil os embarcava em juncos de chineses ultramarinos, que providenciavam o seu *know-how* e garantiam, muito provavelmente, financiamento parcial ou total para a operação e para o acesso e aquisição de visibilidade no mercado chinês. Alguns dados esparsos, mas precisos, revelam que entre 1534 e 1539 foram realizadas pelo menos quatro viagens à China (com partida de ou escala em Patani) sob a égide da “rede” Estêvão da Gama: Manuel Botelho em 1534; Rui Lobo, uma ou talvez mais viagens até à sua morte em Ningbo, em 1538; Cristóvão Sardinha e o seu associado o arménio Tomé “Mustangue” no junco do comerciante chinês muçulmano Kiai Taijun (que se auto-proclamava “Kapitan Sardinha” ou “Capitão Sardinha”), em 1538/1539, e Manuel de Brito em 1540/1541. Isto, sem contar com a viagem à China que foi prometida e posteriormente negada a Diogo Nunes, partindo de Patani, onde carregaria de pimenta, talvez em 1539¹⁰. Estêvão da Gama não apenas proibiu a saída do junco (chinês) que vendera a Nunes, como os seus feitores em Patani (João Ribeiro e Lopo Vaz Camelo) não permitiram a carga do junco com a pimenta para a China¹¹.

Estêvão da Gama lucrava também, cobrando uma taxa de trânsito e transbordo aos comerciantes portugueses residentes em Malaca para encaminhar as suas mercadorias para Patani, de onde eram depois expedidas para os portos do sul da China, em especial Cantão/Guangzhou. Por fim, Estêvão da Gama cobrava aos comerciantes malaios e tamil sediados em Malaca os custos de escolta militar aos seus navios, que cruzaram o Estreito a caminho de Patani.

Estêvão da Gama controlava com mão de ferro o exclusivo das operações comerciais para os portos chineses, a partir de Patani, tanto que logo em 1534, despachou um dos seus homens de confiança e elemento vital da sua rede de negócios, Francisco de Barros de Paiva em missão diplomática junto do sultão de Patani (enviou também o seu primo, Simão Sodré ao sultão de Pahang). A sua missão era confirmar a disposição do sultão para manter a paz com Malaca e garantir a fluidez dos negócios para o mercado chinês. Os sinais parecem ter sido positivos, mas Barros de Paiva e a rede dos Gama tiveram que se defrontar com uma nova ameaça aos seus negócios: os raides de “corsários” javaneses na costa leste da Península Malaia, designadamente na zona de Pahang e Patani.

¹⁰ Carta de Pero de Faria ao Rei de Portugal, Malaca, 22/11/1540, *As Gavetas*, V, 26-31 [26].

¹¹ Carta de Diogo Nunes ao governador do Estado da Índia, n/l (Malaca), n/d (post-1540), ANTT, *Fragments*, caixa 13, maço 13, doc. 29, fl. 1.

Se a pressão javanesa já existia antes de meados da década de 1530, se era conjunturalmente nova, ou, ainda, se passara despercebida nas fontes europeias/portuguesas, é o que falta saber. No entanto, para este ano de 1535, os cronistas ultramarinos portugueses são unânimes em referir a presença de frotas javanesas na região. Uma delas, com mais de 20 grandes navios a remos com muita artilharia, era capitaneada por Arya Kadih (?) e levava cerca de 2000 homens; a outra, ainda mais poderosa do que a anterior (com mais de 60 velas), era liderada por Patih Barah (?). Também desconhecemos a proveniência destas frotas javanesas, sendo provável que fosse um dos vários portos do *pasisir*. Mas nada está confirmado documentalmente.

A saída de Estêvão da Gama de Malaca (foi promovido a governador do Estado da Índia – 1540-1542) afastou apenas momentaneamente a família Gama do comércio com a China, via Patani. Poucos anos mais tarde, outros dois filhos de Vasco da Gama e capitães de Malaca, Pedro da Silva da Gama (1548-1552) e Álvaro de Ataíde da Gama (1552-1554) haveriam de procurar recuperar as rédeas do comércio privado português com a China.

Ainda na década de 1540, outra rede portuguesa e luso-asiática manteve contactos estreitos com Patani. Era liderada pelo *old Asia hands*, Pero de Faria. Faria foi capitão de Malaca por duas vezes (1528-1529 e 1539-1542), e no seu segundo mandato sucedeu justamente a Estêvão da Gama, de quem foi um dos mais acérrimos críticos.

Pero de Faria, também ele, construiu uma rede bem lubrificada de comércio marítimo privado, que se estendia pela horizontalidade da Ásia do Sueste e até ao Mar da China. Patani jogou um papel central nas operações comerciais desta rede, reforçando o seu papel de incubadora de parcerias comerciais luso-asiáticas. A organização da rede de Pero de Faria foi baseada, como parece, numa estrutura familiar. Nesta estrutura, os seus filhos, todos luso-asiáticos, foram determinantes: Álvaro de Faria - capitão-mor do mar de Malaca, durante a capitania de seu pai e até sua morte em 1540¹² e, talvez, Vasco de Faria, eram os mais destacados. Além deles, participava outro seu parente, o famoso António de Faria de Sousa da *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto. Mendes Pinto era outro dos elementos nucleares da rede de Pero de Faria, presente em Kedah, Pahang, Patani, mas também em vários portos da Ásia do Sueste continental, como Ayutthaya, Tenasserim e Martaban. Para garantir a segurança das suas operações comerciais em Patani, e bem assim da comunidade portuguesa ali residente, Faria despachou Mendes Pinto em 1539, em missão diplomática junto do sultão local, que talvez fosse já Mudhaffar Syah. Em Patani, Mendes Pinto teve acesso direto ao sultão, com quem negociou a segurança da comunidade mercantil portuguesa naquele porto, tanto quanto os detalhes das operações comerciais de Faria. Outro dos objectivos *a lettere* da missão diplomática de Pinto em Patani era o pedido de intervenção do sultão Mudhaffar Syah junto do rei do Sião para a libertação de um grupo de prisioneiros portugueses às mãos de um nobre siamês, cunhado do sultão de Patani.

¹² Carta de Pero de Faria ao Rei de Portugal, Malaca, 25/11/1539, ANTT, CC I-66-37, publicado em Thomaz 1964, II, 305-315 [314]; Pero de Faria ao Rei de Portugal, Malaca, 22/11/1540, citada acima.

A *Peregrinação* de Mendes Pinto mostra-nos que em finais da década de 1530 e primeiros anos de 1540s, residia em Patani uma comunidade portuguesa e provavelmente luso-asiática, com algum peso demográfico, que contava com 300 pessoas. Uma parte deles, com forte ligação a Malaca, ou alternando sazonalmente entre Malaca e Patani. Tal foi o caso, entre 1538 e de 1542, do já nosso conhecido João Ribeiro (feitor-residente da rede de Estêvão da Gama) e Belchior Pais¹³. Um e outro, aparentemente bem relacionados com a comunidade de chineses ultramarinos. Eram justamente chineses ultramarinos alguns dos associados da rede de Pero de Faria. Alguns exemplos: Koja Ali, um malaio de Malaca, com laços familiares e comerciais com a comunidade chinesa de Patani, e mesmo ramificações a Kedah; Nakoda Muhammad, um muçulmano chinês estabelecido em Malaca, que mantinha parcerias com comerciantes tamil e malaios, e com a rede de Pero de Faria, na rota Malaca-Martaban; O contrabandista chinês a que Pinto chama “Quiay Panjão” (talvez um título - Kiai Panjang ou o “Grande Venerável”), garantindo que estava estabelecido, com mulher e filhos, em Patani. Este chinês ultramarino era possivelmente originário do Fujian, mais precisamente de Liaolu, uma baía nas costas sul da ilha de Jinmen (Jinmen Dao). As suas operações comerciais e de contrabando alternavam entre a Ásia do Sueste e as costas chinesas, particularmente nas províncias de Fujian (tinha bons *guanxi*¹⁴ em Quanzhou), Zhejiang (Ningbo, onde acabaria por morrer), as Ilhas Ryukyu e talvez o Japão. Mas o melhor exemplo é uma vez mais o da família Xu, que articulava com os portugueses em geral e sobretudo com Pero de Faria, dando-lhe acesso aos mercados produtores de porcelana na China. Em 1540, um ano depois de reassumir a capitania de Malaca, Faria encomendou porcelanas com o seu nome inscrito, tornando-se assim o primeiro europeu do século XVI a fazê-lo. Sempre em conexão com o porto de Patani.

A grande mudança no relacionamento de Patani com os portugueses ocorreu na viragem para a segunda metade da década de 1540. Essa mudança teve três componentes:

- 1) Liberalização do comércio privado português no Golfo de Bengala, na Ásia do Sueste e no Mar da China, iniciada durante o governo do *Estado da Índia* por Martim Afonso de Sousa (1542-1545)¹⁵ e de alguma forma continuada pelo seu sucessor, Dom João de Castro (1545-1548)¹⁶;

¹³ Testamento de Belchior Pais, Malaca, 1/10/1542, Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia do Porto, Série H, Banco 6, livro 14, fls. 15-30 [19]. Agradeço esta indicação a Isabel dos Guimarães Sá.

¹⁴ A expressão chinesa *guanxi* aplica-se ao mundo das relações pessoais e socioeconómicas na China de ontem como de hoje, baseando-se na criação de uma rede de laços pessoais e de relacionamentos que envolvem obrigações morais e trocas de favores, com mútuo benefício.

¹⁵ “Verdadeira enfformaçam das cousas da Índia” (1544?) (*As Gavetas*: III, 199-234 [202-203]). Aqui fica claro que logo após a sua chegada a Goa, o governador Sousa concedeu pelo menos 8 viagens à China a gente da sua confiança ou das suas relações familiares e pessoais.

¹⁶ A viagem entre a Índia e Patani foi concedida a Diogo Soares de Castro, que durante três anos permaneceu pela região, fora de qualquer controlo de autoridades portuguesas (“Verdadeira enfformaçam das cousas Índia” (1544?) (*As Gavetas*: III, 199-234 [202-203])).

- 2) Instituição do monopólio dos capitães de Malaca sobre as viagens de comércio marítimo entre a cidade e os portos da região, confirmada pelo Vice-rei D. João de Castro (1545-1548) – Patani entrava na lista;
- 3) Integração de Patani na arquitectura administrativa do Estado da Índia, através da nomeação de um Capitão residente, em 1545.

A primeira componente correspondeu, em rigor, à normalização de uma tendência que se intensificara desde 1533 – na sequência da missão de Manuel Godinho a Patani – e que deixava nas mãos dos líderes do Estado da Índia o direito de conceder viagens a protegidos e familiares, especialmente para os portos da Ásia do Sudoeste e da China do Sul. Esta liberalização não deixava de fora Patani, como sempre o trampolim para os mercados chineses, para mais talvez com uma política de taxas aduaneiras mais favorável do que Malaca e capaz de gerar parcerias comerciais com os chineses ultramarinos residentes na cidade. Patani reforçava o seu papel de incubadora de negócios luso-asiáticos. Em Lisboa e em Goa discutiu-se a questão da liberalização do comércio de pimenta e Patani, de novo, não ficou de fora do debate. Segundo a opinião de pelo menos três arbitristas portugueses, entre eles o nosso já conhecido Pero de Faria, o excesso de operadores privados portugueses a levar pimenta da Ásia do Sueste (Samatra, Java, Patani, etc.) estava a “entupir” o mercado chinês e a reduzir drasticamente a margem de lucro (em 50 a 60%); para mais era impossível concorrer com os mercadores chineses, que todos os anos mandavam entre 12 a 15 juncos carregados de pimenta de Patani para a China¹⁷. O caso mais documentado destes operadores privados portugueses é o de Diogo Soares de Castro, amigo pessoal do governador Afonso de Mello, que em 1545 beneficiou de uma viagem entre a Índia e Patani, e que na prática transformou a cidade na sua base de operações durante pelo menos três anos¹⁸.

A segunda componente era afinal a consagração de uma prática oficiosa, que remontava pelo menos ao governo de Malaca por Estêvão da Gama, senão mesmo mais cedo. Esta prática oficiosa mostrava o grau de controlo, quase monopólio, dos capitães de Malaca sobre o comércio privado e oficial português na Ásia do Sueste e, daí, para a China. Que se repetiu, de novo, no final da década, de 1540 quando a família Gama se reapoderou da capitania de Malaca; Pedro da Silva da Gama, foi capitão da cidade entre 1548 e 1552 e outro irmão seu, Álvaro d’Ataíde da Gama, de 1552 a 1554.

¹⁷ Parecer de Pero de Faria sobre o comércio da pimenta, Goa, 19/11/1545, ANTT, CC 1-77-18; Parecer de Duarte Barreto sobre o comércio da pimenta, Goa, 6/11/1545, Biblioteca da Ajuda 51-VII-22, fls. 141 e seguintes; Parecer de Duarte Miranda de Azevedo sobre o comércio da pimenta, Goa, 27/1/1545, ANTT CC 1-77-31 (todos publicados em Thomaz 1998).

¹⁸ Carta de Diogo Soares de Castro a D. Álvaro de Castro, Kusima, 16/11/1545, ANTT, *Cartas de Goa de D. João de Castro*, fl. 100; Carta de Diogo Soares de Castro a D. Álvaro de Castro, Patani, 9/10/1546, ANTT, *Colecção de São Lourenço*, livro 4, fl. 13-13v (a única carta portuguesa datada de Patani). Nesta carta, Soares de Castro pediu permissão para enviar um navio extra de Patani para Bengala, e de lá para Ormuz.

Já a terceira componente era uma absoluta novidade e consistiu na inclusão de Patani no quadro político-administrativo português na Ásia. A nomeação de Diogo Soares de Mello como Capitão residente em 1545 foi uma tentativa do Estado da Índia – aparentemente contraditória com a política de liberalização do comércio privado – de desviar para Malaca do pagamento de taxas alfandegárias dos navios portugueses e chineses que saíam da zona dos Estreito de Malaca a caminho da China. Patani incluído. O Estado da Índia queria, pela força, que Malaca recuperasse a sua vitalidade comercial, visto que não podia competir com Patani onde as taxas alfandegárias eram mais baixas ou, como apançou uma fonte portuguesa, não existiam de todo. Seria esta uma opção da política fiscal do sultão patani, ou uma imposição de um modelo liberal por parte das elites mercantis locais, designadamente a influente e numerosa comunidade chinesa? Como quer que fosse, durante a sua curta estadia em Patani (cerca de 1 ano), o capitão Soares de Mello procurou amortecer o impacto desta nova política agressiva dos portugueses, mediante o entendimento pacífico com o sultão Mudhaffar Syah e sobretudo garantir a paz com Malaca.

Aparentemente sem resultados duradouros. Modificações na conjuntura geoestratégica regional em 1546/1547, puseram um fim rápido aos planos oficiais portugueses para Patani. A política de afirmação de Johor como potência regional político-militar e económica, e herdeiro da tradição política malaia de Malaca, levou este sultanato a liderar uma coligação naval com Perak e de Pahang contra os Patani. A *Crónica de Patani* é totalmente omissa quanto a estes acontecimentos, assim como a *Sejarah Melayu (Anais Malaios)* pelo que ficamos dependentes das fontes portuguesas. Essas dizem que por questões de “honra”, o sultão Alauddin Syah de Johor (1528-1564), coligado com o seu irmão o sultão de Perak, Muzzafar Syah (1528-1549) e com o sultão de Pahang, Mahmud Syah (1540-1555), reuniu uma armada de 300 navios, preparando um ataque naval a Patani. O que querem significar as fontes portuguesas com “ofensas” e “agravos” não se torna fácil precisar, mas o ataque a Patani pela coligação Johor/Perak/Pahang não se verificou e a armada regressou a Johor, por razões que desconhecemos para já. Talvez porque Patani apresentou suficientes “satisfações”, sendo assentes tréguas e firmada paz entre os contendores. No entanto, é difícil dissociar esta ofensiva político-militar liderado por Johor de uma outra protagonizada pelo sultanato de Aceh, que sob as ordens do sultão Alauddin Riayat Syah (1539-1571) iniciou por estes anos um agressivo expansionismo territorial, tanto no norte de Samatra, como na região do Estreito de Malaca. Em 1547, Aceh lançou uma ofensiva contra Malaca, quase em simultâneo com um ataque a Perlis. Curiosamente ou talvez não, o derrotado sultão de Perlis refugiou-se, talvez por via terrestre, em Patani. Quer isto dizer, que de uma forma ou de outra, Patani estava no epicentro de reajustamentos geopolíticos regionais importantes, que podem levar-nos a perguntar se não estaremos perante um conflito regional alargado em torno dos grandes centros produtores e distribuidores de especiarias e drogas da Ásia do Sueste, designadamente a pimenta. Esta espécie de “Guerra da Pimenta” pode ter sido desencadeada também pelas mudanças nos grandes mercados consumidores do Médio e Próximo Oriente e da China.

Talvez, por isso, o esforço expansionista de Aceh teve a ajuda militar e tecnológica e o beneplácito político-religioso de Istambul. E no cerco a Malaca de 1547 lá estavam três galeras turcas, com as suas tripulações e soldados, alguns dos quais janízaros.

Perante esta nova conjuntura, o capitão de Malaca, Pedro da Silva da Gama ordenou a retirada táctica do capitão português de Patani, para não comprometer a neutralidade no conflito. Mas também, com visão diplomática e estratégica, para deixar que os poderes regionais se desgastassem em guerras entre eles, para manter Malaca a resguardo de qualquer tentativa de ataque externo. Mas na mudança para a década de 1550, Malaca enfrentava outras mudanças e desafios, desta vez protagonizados pelos interesses privados portugueses e luso-asiáticos na Ásia do Sueste e no sul da China. Estes interesses procuravam desesperadamente encontrar uma base permanente, um porto, na China. Depois dos planos falhados nas províncias do Fujian e do Zhejiang, o alvo eram agora as costas de Guangdong. Os tempos de Macau estavam para chegar. Era o tempo do estabelecimento gradualmente permanente dos privados portugueses e luso-asiáticos em Macau, onde existia já um “Patani”, talvez há algumas décadas. Era o “Patani” dos chineses ultramarinos e de outros asiáticos que comerciavam entre a Ásia do Sueste e Guangzhou e que, depois de 1555, passou a ser também o “Patani” luso-asiático. A incubadora de parcerias luso-asiáticas mudava-se para a China, para Macau.

3. Patani, em Macau - a incubadora de negócios muda-se para a China (1555-1580)

Na década de 1550, os projectos portugueses para a Ásia do Sueste e o Mar da China, agora já estendidos igualmente ao arquipélago japonês, viraram-se para a procura de uma base permanente nas costas da China. Depois dos fracassos, mais ou menos dolorosos no Fujian e no Zhejiang, a província de Guangdong aparecia como a derradeira e, portanto, a melhor alternativa. Depois de Shangchuan e Langbaigang, no delta do Rio da Pérola (Zhu Jiang), o porto de Macau (Ao Men) tornou-se gradualmente viável a partir de 1555/1557, e mais seguramente depois da década de 1560.

Associados a mercadores chineses ultramarinos da Ásia do Sueste – maioritariamente vindos de Patani – os mercadores privados portugueses constituíram parcerias luso-asiáticas e conseguiram estabelecer-se de forma gradualmente permanente em Macau, que aos poucos se foi transformando num porto de comércio internacional. Com a complacência das autoridades provinciais de Guangdong e a discreta permissão de Pequim, Macau prosperou lenta, mas seguramente. Tudo terá começado, em termos urbanísticos na chamada pelos portugueses Colina do Patane (na toponímia chinesa a “Colina das Peras”), naquele que é seguramente o mais antigo topónimo português de Macau. Patani está presente nesta zona elevada, cimeira ao porto interior da cidade (hoje quase inactivo, a não ser para pequenas embarcações de pescadores). A zona de Patane tinha uma situação estratégica, permitindo a defesa do porto comercial e possuía um

curso de água, a que os portugueses chamavam Ribeira do Patane. Nesta colina se foi formando um emaranhado de ruas, travessas e becos (alguns deles ainda hoje com Patani/Patane no nome) do que foi, graças à sua posição estratégica e à sua ribeira, o núcleo habitacional mais antigo do porto e da cidade, para portugueses, asiáticos de várias Ásias e luso-asiáticos, e onde se situava também a mais antiga fortificação da cidade, o Forte do Patane ou da Palanchica (de que nada resta actualmente). A zona estava e está ainda polvilhada de antigos altares dedicados aos antepassados e a divindades da religião popular chinesa, e de pequenos templos chineses (nomeadamente o chamado templo de Tou Tei, ou Pagode do Patane).

Quer isto dizer que na origem do estabelecimento dos portugueses em Macau, em 1555, Patani e os seus homens de negócios – maioritariamente chineses ultramarinos – e as parcerias comerciais luso-asiáticas ali incubadas, foram determinantes. Apesar de um ou outro episódio conflitual, provocado pela inabilidade de algum operador privado português, as relações entre Patani e os portugueses mantiveram-se estáveis até à década de 1560.

Durante as décadas de 1560 e 1570, Macau – onde a nova “Patani” prosperava, crescia e extravasava para o resto da península – transformou-se num porto de comércio internacional. São muito reduzidas as informações dos contactos e relações entre o sultanato de Patani e os portugueses e luso-asiáticos de Macau. Sabemos que o comércio directo entre Patani e Macau existia, mas desconhecemos o seu volume e regularidade. Do lado oficial português, competindo com os operadores de Macau, continuavam a concessões de viagens a protegidos dos governadores e vice-reis do Estado da Índia. Em 1568, o rei de Portugal concedeu, a pedido do Vice-rei, Antão de Noronha (1564-1568), três viagens da Índia para Patani a um seu moço de câmara, Pero de Magalhães¹⁹.

Mas o pouco que sabemos sobre relação Patani-Macau provem de fontes jesuítas e indica uma aproximação do novo sultão de Patani, Mansur Syah (1564-1572), a Macau. Era natural que o alvo da sua diplomacia, também comercial, não fosse Malaca, mas naturalmente Macau. Em 1568 ou talvez já em 1569, Mansur Syah enviou um junco carregado de pimenta a Macau (na verdade a Guangzhou, via Macau) acompanhado de uma carta para o bispo da cidade, Belchior Carneiro S.J. (1566-1583). Nessa carta, o sultão Mansur Syah pedia o acompanhamento do seu junco e solicitava o envio de padres (jesuítas?) para Patani²⁰. Mais do que uma expressão de tolerância religiosa ou uma manifestação de ecumenismo por parte do sultão de Patani, esta iniciativa do sultão Mansur Syah pode significar uma aproximação a Macau, como forma de compensar o momento difícil que vivia o sultanato, despovoado e a sofrer pressão militar-naval de Palembang.

¹⁹ Sumário de uma carta do rei de Portugal ao vice-rei D. Luís de Ataíde, Almeirim, 17/3/1568, APO (V-2: 684).

²⁰ Carta de Cristóvão da Costa S.J. a Manuel Teixeira S.J., Malaca, 8/11/1569, *DocIndica* (VIII: 31-32). O padre Costa fala até na manifestação de abertura do sultão em relação à acção missionária dos jesuítas em Patani.

Talvez Patani sonhasse igualmente com ajuda militar de Macau, dado que agora Malaca estava incapacitada de o fazer porque passava por grandes dificuldades político-militares e económicas. No entanto, o que acabaria por acontecer, em 1570, foi uma intervenção militar-naval na zona costeira de Patani, por uma armada de Macau, liderada por chineses e portugueses (a quem os chineses chamavam de *folangji*²¹), a pedido das autoridades provinciais de Guangdong contra o famoso pirata-mercador Lin Daoquian. Derrotado, Lin acabaria por fixar-se definitivamente em Patani poucos anos mais tarde, abrindo um ciclo de fortíssima influência na vida económica e sociopolítica do sultanato. Este episódio de alinhamento de Macau com a defesa das costas do sul da China, feito preventivamente em águas sueste-asiáticas, pode ser também consequência de uma escalada na rivalidade entre as comunidades mercantes do Fujian e de Guangdong. Esta rivalidade entre comerciantes e consórcios comerciais chineses das duas províncias esteve sempre presente na história de Macau nos séculos XVI e XVII e talvez tenha estado também presente na história de Patani. Mas não punha em causa a sobrevivência de Macau como incubadora de parcerias e negócios luso-asiáticos desde os meados do século XVI e até hoje, tempo da sua integração no ambicioso projecto oficial chinês da Grande Baía²².

Siglas e Abreviaturas

APO - Rivara, J.H. da Cunha, *Archivo Portuguez Oriental*, 9 vols., Nova Goa, 1857-1876.

As Gavetas – As Gavetas da Torre do Tombo, publicadas por A. Silva Rego, 12 vols., Lisboa, 1960-1967.

Barros – Barros, João de, Ásia. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos Mares e Terras do Oriente, edição de Hernâni Cidade, 4 vols., Lisboa, 1945-1946.

DocIndica – Documenta Indica, publicada por Joseph Wicki, 18 vols., Roma, 1948-1988.

Bibliografia Seleccionada

Alves, Jorge Santos, “Três Sultanatos Malaio do Estreito de Malaca nos séculos XV e XVI (Samudera-Pasai, Aceh e Malaca-Johor). Estudo Comparativo de História Social e Política”, Dissertação de Doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 2003.

Alves, Jorge Santos, *O Domínio do Norte de Samatra. A História dos sultanatos de Samudera-Pacém e Achém, e suas relações com os portugueses (1500-1580)*, Lisboa, SHIP, 1999.

²¹ Vocábulo usado em diversas línguas asiáticas, mormente na Ásia marítima, a partir do século XVI para designar os portugueses e, por vezes, os católicos em geral. O étimo é o árabe *ifranji/finanji* ou o persa *faranji*. Passou para o Malaio na forma *peringgi* e, por sua vez, ao Chinês como *folangji*. Esta designação remete para a forma portuguesa *frangues* ou *francos* reportando ao Império Carolíngico.

²² O Projecto da Grande Baía visa a criação num futuro muito próximo de uma metrópole de escala mundial entre Macau, Hong Kong e nove outras cidades da província de Guangdong (Jiangmen, Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Huizhou, Dongguan, Zhongshan e Zhaoqing).

Alves, Jorge Santos, *O Domínio do Norte de Samatra. A História dos sultanatos de Samudera-Pacém e Achém, e suas relações com os portugueses (1500-1580)*, Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1991, 2 vols.

Chin, James, “The Portuguese on the Zhejiang and Fujian coast prior to 1550 as seen from Chinese private records”, in *Macau during the Ming Dynasty*, ed. Luís Filipe Barreto, Lisboa, CCCM, 2009, pp. 119-137.

Hikayat Patani. The Story of Patani, ed. A. Teeuw e D.K. Wyatt, 2 vols., Haia, Martinus Nijhoff, 1970.

Perret, Daniel, “Réflexions sur l’émergence du sultanat de Patani”, in *Études sur l’histoire du sultanat de Patani*, ed. Daniel Perret, Amara Srisuchat, Sombun Thanasuk, Paris, École française d’Extrême-Orient, 2009, pp. 17-36.

Sejarah Melayu or Malay Annals, edição de C.C. Brown, in *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 25, II e III, 1952-1953.

Thomaz, Luís Filipe, “A questão da pimenta em meados do século XVI”, in *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos – Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, ed. Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz, Angra do Heroísmo, 1998, pp. 37-206.

Thomaz, Luís Filipe, *Os Portugueses em Malaca, 1511-1580*, Tese de Licenciatura, Faculdade de Letras de Lisboa, 2 vols., 1964.

Tsaplin, Evgeny & Yulia Posdeeva, “International Strategies of Business Incubation: The USA, Germany and Russia”, in *International Journal of Innovation*, 5/1 (2017), pp. 32-45.

A ‘NAU DO TRATO’ DE MOÇAMBIQUE E O COMÉRCIO ENTRE A COSTA AFRICANA E OS PORTOS PORTUGUESES NA ÍNDIA (1518-1681)

Manuel Lobato¹

A ligação marítima entre a costa oriental africana e o subcontinente indiano é muito anterior à chegada dos portugueses ao Oceano Índico. Embora o lento processo de formação da cultura marítima suaíli ao longo da costa africana, desde Mogadoxo, a norte, até Vilanculos, na costa centro-sul de Moçambique, pressuponha migrações de elementos humanos provenientes do golfo Pérsico, do Hadramaut e do mar Vermelho, bem como relações culturais assíduas entre estas regiões e a costa africana, as trocas comerciais mais estreitas e intensas acabaram por se desenvolver, desde uma época assaz remota, não com essas regiões do Médio Oriente, mas entre o subcontinente indiano e o continente africano. A navegação entre estas duas regiões ribeirinhas do oceano Índico terá começado há mais de dois milénios. No entanto, as informações disponíveis permitem pensar que os portugueses terão sido os primeiros a navegar regularmente em direitura, isto é, sem escalas, entre os portos indianos e a secção da costa africana situada a sul do Cabo Delgado, ou seja, a atual costa de Moçambique. Essa modalidade de ligações diretas poderá ter principiado em 1518, sendo usados navios adquiridos pela coroa para esse efeito, distintos das naus da carreira da Índia, as quais, no trajeto entre Portugal e Cochim ou Goa, também escalavam por vezes a Ilha de Moçambique.

Assim nasceu a carreira marítima que sulcava o oceano Índico ocidental e que ficaria conhecida por ‘nau do trato’ de Moçambique, a qual se consolidou à medida que o volume comercial cresceu, após os agentes comerciais portugueses se terem internado no continente africano seguindo o curso do Zambeze, principal eixo de penetração no interior, acabando por suplantar os mercadores árabes e suaílis aí instalados. Esta carreira marítima funcionou ininterruptamente ao longo de quase dois séculos. Nestas duas centúrias, Moçambique permaneceu ligado comercial e militarmente a um número limitado de portos situados na costa ocidental da Índia indianos, tais como Diu, Chaul e Damão, além de Goa. Nestes portos do Guzerate e da península de Kathiavar, os portugueses podiam adquirir os tecidos de qualidade inferior adequados ao comércio com a costa africana.

No âmbito da navegação portuguesa, as trocas comerciais revestiram, desde o início, uma feição monopolista, que se acentuou a partir de 1573, passando os portugueses a desempenhar o principal papel como intermediários que traziam têxteis e contas de vidro da Índia, produtos que alimentavam retornos em ouro, marfim e escravos africanos.

¹ Centro de História da Universidade de Lisboa. mlobato1@letras.ulisboa.pt

Apesar da preferência pelas ligações com as praças da Província do Norte - Diu, Chaul e Damão - , o relacionamento de Moçambique com Goa foi também muito intenso, decorrendo esta interação de uma imposição administrativa e fiscal que, em certos momentos, tornou mesmo a ligação Goa-Moçambique exclusiva, pois, tratando-se do principal nó de comunicações do Estado da Índia, Goa era, pelo menos no plano formal e legislativo, incontornável por razões políticas, económicas e logísticas. Em Goa estava sediada a alfândega onde, no século XVII, as mercadorias destinadas à costa africana pagavam direitos de entrada ao chegarem dos portos do Guzerate, direitos de saída para Moçambique e ainda os próprios direitos de saída de Moçambique, que eram igualmente cobrados em Goa, cuja alfândega concentrava a cobrança de direitos que deveriam ser cobrados noutros portos, mas onde de facto ou não existiam alfândegas ou, quando existiam, eram suspeitas de tolerar a fuga aos impostos, abundando denúncias nesse sentido. Não obstante, apesar das proibições, os capitães das chamadas fortalezas do Norte, como Diu, Chaul ou Damão, enviaram frequentemente navios em direitura a Moçambique.

A crescente pressão holandesa sobre a navegação portuguesa acabaria por favorecer a dispersão de portos e de rotas. O bloqueio da barra de Goa, por um lado, e a redução das dimensões dos navios visando diminuir os riscos comerciais decorrentes da sua eventual captura, por outro, obrigaram a utilizar um maior número de navios, que na década de 1620 viria a oscilar entre as oito e as dez embarcações anuais.

A era pré-gâmica

A Índia desempenhou, desde uma época muito anterior à chegada dos portugueses ao oceano Índico, um papel importante, embora limitado, na vida económica e cultural da chamada costa suaili². Tal situação reflete-se nas descrições dos geógrafos árabes, que, embora tardias relativamente aos primórdios da navegação ao longo da costa oriental africana, destacam as relações desta costa com as regiões ribeirinhas do mar Vermelho e do Golfo Pérsico. Esse ascendente do Médio Oriente perdurou mesmo após as ligações diretas entre a Índia e a costa africana se terem banalizado. Por outro lado, a principal mercadoria que viajava da Índia para o continente africano eram os tecidos, alimentando um fluxo de materiais perecíveis que, não tendo deixado vestígios arqueológicos, é apenas conhecido, para períodos mais recuados, a partir de textos, não atraindo assim a atenção dos arqueólogos, cujos estudos têm contribuído para os enormes progressos no conhecimento da cultura material e espiritual suaili³. Nestas circunstâncias, as contas ou missan-

² M. N. Pearson, *Port cities and intruders: the Swahili Coast, India, and Portugal in the early modern era*, 23rd Johns Hopkins symposia in comparative history, Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1998, especialmente o capítulo 1: "Introduction: Locating Coastal East Africa" (pp. 5-29). Ver também Victor V. Matveiev, "O desenvolvimento da civilização swahili", in Djibril Tamsir Niane (ed.), *História Geral da África*, vol. 4: África do século XII ao XVI, 2^a ed., Brasília: UNESCO, 2010, pp. 516-517.

³ M. C. Horton et J. Middleton, *The Swahili: the social landscape of a mercantile society*, Oxford: Blackwell, 2000.

gas indianas de vidro, barro ou pedra decorativa, que constituíam, depois dos tecidos, a mais importante mercadoria levada da Índia para a costa africana, estão evidentemente mais bem documentadas do que os próprios tecidos. As contas de vidro recolhidas em diversos locais da costa e dos sertões africanos, em especial, aquelas cuja composição química define um padrão particular conhecido por *trade wind beads*, são reconhecidas de fabrico indiano. Durante a época dos Cholas, este tipo de contas foi produzido no Decão e em regiões do sul da Índia, como Kaddakal, posteriormente integradas no “império” de Vijayanagar⁴.

Nas vésperas da chegada dos portugueses ao oceano Índico, não apenas a costa africana era visitada regularmente por navios oriundos da costa ocidental da Índia, como também os mercadores suailis estabelecidos nos principais portos leste-africanos – como Mogadoxo, Melinde, Mombaça ou Quíloa – viajavam para as costas indianas, quer em navios próprios, quer, mais frequentemente, em navios pertencentes a armadores guzerates, como relata Tomé Pires⁵. Nas fontes do primeiro terço de Quinhentos existem abundantes referências à presença de navios e mercadores indianos na costa africana. Desde pelo menos o século XIII que tecidos e contaria importados da Índia tinham conquistado o gosto das populações que habitavam os vastos sertões da África oriental.

O papel da costa suaili

Como é sabido, os portugueses recorreram inicialmente a pilotos guzerates na travessia do mar da Arábia⁶. Embora por vezes referidos como sendo ‘naus’, nomeadamente ‘naus de Cambaia’, os navios indianos que faziam a ligação à costa africana eram em geral de reduzida dimensão, que rondava as 200 toneladas, o que permitia serem varados em seco durante a invernagem que precedia a monção de sudoeste que os levaria de regresso à Índia. No quadro geral da progressiva adaptação às realidades do Índico que se operou na marinha portuguesa ao longo do século XVI, esta viria a igualmente a usar, nas travessias entre as costas indiana e africana, este tipo de navio, que surge inicialmente designado por zambuco e, a partir de meados do século, por pangaio⁷.

No início do século XVI, Melinde e Mombaça seriam os portos mais frequentados pelos mercadores indianos, embora se pudesse encontrar guzerates noutros pontos da

⁴ C. C. Davidson e J. D. Clark, “Trade Wind Beads: An Interim Report of Chemical Studies”, *Azania* 9 (1974), pp. 75-86.

⁵ Armando Cortesão (ed.), *A Suma Oriental de Tomé Pires*, Coimbra: Imprensa da Universidade, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1978, pp. 203 e 422.

⁶ Tanto Vasco da Gama como Pedro Álvares Cabral foram conduzidos de Melinde à Índia por pilotos guzerates (João de Barros. *Ásia. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, por Hernâni Cidade e Manuel Múrias, 6.^a ed., Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1945, Déc. I, Parte I, Liv. IV, Cap. VI, pp. 319 e Liv. V, Cap. III, p. 407). Cabral regressou a Melinde guiado também por um piloto guzerate que cativou durante a travessia do mar da Arábia (A. Silva Rego e E. E. Burke (dir.), *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África central*, vol. I, Lisboa: CEHU, 1962, p. 56).

⁷ *Ibid.*, I, pp. 46 e 530; vol. V, p. 356; *Parecer do vice-rei sobre petição de Nuno Álvares Pereira*, s.d. (c.1628), ANTT, DRI, Liv. 26, fl. 151.

costa suaíli, como Brava, Patte e Lamu. De forma menos regular, os navios oriundos da Índia visitavam portos situados mais a sul, como Quíloa e Moçambique, ou mesmo Sofala, embora não haja comprovação de que de facto visitassem este último porto, já que as fontes portuguesas não registaram a presença em Sofala de mercadores indianos⁸.

A fixação portuguesa em diversos portos africanos, veio perturbar profundamente este movimento marítimo que se fazia entre os continentes africano e asiático. As autoridades portuguesas limitaram as ligações entre a Índia e os portos que controlavam diretamente, como Moçambique, ou indiretamente, como Melinde, cujo sultão se tornou seu aliado desde a primeira hora. Melinde, continuaria, assim, a desfrutar de ampla liberdade de movimentos, concentrando no seu porto a maior parte do rendoso comércio entre a Índia e a costa suaíli, até que, por disputas dinásticas, o sultão de Melinde se transferiu para Mombaça, permitindo que os mercadores guzerates continuassem a navegar regularmente para ambos os portos. Mediante o recurso a navios mais pequenos, estes mercadores visitavam diversos ancoradouros vedados pelo policiamento português⁹. A proteção que o sultão de Melinde lhes dispensava não foi suficiente para evitar que sofressem, no primeiro quartel do século XVI, pesadas perdas às mãos dos portugueses, que lhes apre-savam cargas e embarcações no próprio porto de Melinde, onde os guzerates constituíam a comunidade mercantil mais rica e numerosa, ultrapassando os mercadores do mar Vermelho ali estabelecidos¹⁰. Comunidades mais reduzidas de mercadores provenientes da Índia, do mar Vermelho e do Golfo Pérsico podiam ser igualmente encontradas em Moçambique. Os guzerates, em especial, traziam panos e especiarias para as posições portuguesas, levando dali ouro, marfim, cera e escravos africanos¹¹.

Apesar da intercessão do sultão junto da coroa portuguesa, os mercadores guzerates viriam a suspender pontualmente a navegação entre Melinde e a Índia. Um *modus operandi* mais a contento das partes acabaria por prevalecer, pois na década de 1530 vários mercadores estabelecidos em Melinde, Mombaça e Patte, obtiveram cartazes passados pelas autoridades portuguesas para navegarem para os portos do Guzerate e ao longo da costa até Moçambique¹². Contudo a situação evoluiu muito rapidamente após 1540, quando comerciantes portugueses começaram a estabelecer-se em Quelimane, na embocadura do Zambeze, facto que desmoronou o comércio de tecidos indianos que a bordo

⁸ Rego e Burke, *Documentos*, I, pp. 46 e 530; V, p. 356; R. A. de Bulhão Pato, *Cartas de Afonso de Albuquerque*, vol. I, Lisboa, 1884, p. 300.

⁹ Rego e Burke, *Documentos*, V, pp. 30 e 368. Em 1514, duas pequenas embarcações provenientes de Cambaia com carga de roupas para a costa africana foram apresadas junto ao cabo Guardafui onde se tinham acolhido por perderem a monção (Bulhão Pato, *Cartas*, I, p. 300).

¹⁰ Rego e Burke, *Documentos*, I, p. 534, e II, p. 422; Damião de Góis, *Chronica d'el-rei D. Manuel*, I, Lisboa, 1909, p. 111; Barros, *Ásia*, Déc. I, Parte I, Liv. IV, Cap. VI, p. 319.

¹¹ F. P. Mendes da Luz (ed), *Livro das Cidades e Fortalezas, que a Coroa de Portugal tem nas partes da India, e das Capitánias, e mais Cargos que nelas ha, e da importancia delles*. (1582), ed. fac-similada, Lisboa: CEHU, 1960, fl. 38; Rego e Burke, *Documentos*, II, p. 296; *ibid.*, V, pp. 368-370 e 596; *ibid.*, VI, pp. 44-46 e 228.

¹² A. Silva Rego (dir.), *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. XI, Lisboa: CEHU, 1975, p. 29.

de pequenos zambucos se fazia a partir de Melinde para ancoradouros discretos na costa a sul da Ilha de Moçambique com recurso à intermediação do sultão de Angoche¹³.

Angoche, sultanato bem situado entre Moçambique e a foz do Zambeze, desafiou em vários momentos as restrições à circulação de produtos impostas pelos portugueses. Estes, por sua vez, debateram-se com grandes dificuldades para superar a concorrência da rede mercantil muçulmana sedeadada em Angoche, que integrava mercadores arábios, indianos, suaíli e africanos tribais. Coordenando as ações destinadas a iludir as interdições portuguesas, os mercadores suaílis oriundos de Melinde adquiriram um enorme ascendente na corte do sultão de Angoche, pois beneficiavam de grande liberdade de movimentos em resultado da relação amistosa do sultão de Melinde com a coroa portuguesa¹⁴.

A primeira centúria da navegação portuguesa entre Moçambique e a Índia

Inicialmente, as ligações marítimas da Índia a Moçambique fizeram-se a partir de Cochim, através das naus que regressavam a Portugal, já que Moçambique se havia convertido quase espontaneamente numa importante escala oceânica da carreira da Índia. Assim eram introduzidos em Moçambique os tecidos indianos necessários ao comércio local e ao comércio nos vastos sertões da Macuana, a região fronteira que se estendia para o interior, até ao lago Niassa, pois os tecidos constituíam a quase única moeda de troca no pagamento de serviços e na obtenção de marfim e escravos. No entanto, o abastecimento de tecidos obtidos nos portos do Guzerate oscilava fortemente, tanto em quantidade, que em alguns anos se revelava insuficiente, como no preço, frequentemente demasiado elevado. Afonso de Albuquerque, talvez possuidor de um conhecimento imperfeito da situação, procurou solucioná-la, alvitando a criação de uma feitoria permanente no Guzerate, medida que deveria ser complementada pela autorização de os mercadores guzerates poderem abastecer-se livremente nos mercados africanos¹⁵. Os portugueses tentaram também concertar-se com o sultão de Melinde com vista ao aprovisionamento de tecidos indianos, mediante a fundação estabelecimento de uma feitoria portuguesa naquele porto, projeto que não foi avante¹⁶, tal como aconteceu com o da feitoria no Guzerate. Contudo, a fazenda real logrou acesso em Surrate e Diu aos tecidos de qualidade inferior produzidos especificamente para o mercado africano, a troco de marfim africano. A roupa - como então eram designados os têxteis destinados a África - era, pois, adquirida naqueles portos do Guzerate à ordem do vedor da fazenda e reenviada para Cochim, juntamente com as demais mercadorias oriundas do noroeste da Índia e destinadas à Europa. Logo começou a operar uma carreira em navio próprio entre Cochim e

¹³ Rego e Burke, *Documentos*, VII, p. 124; *Gavetas*, V, p. 316.

¹⁴ Rego, *As Gavetas*, V, p. 289.

¹⁵ Rego e Burke, *Documentos*, I, p.66; *ibid.*, II, p. 178; Bulhão Pato, *Cartas*, I, p. 424 e 434.

¹⁶ Rego e Burke, *Documentos*, II, pp. 294 e 300; *ibid.*, V, p.564; Rego, *As Gavetas*, V, p. 504.

Sofala. Mas em 1518, uma rota direta entre este porto africano e o Guzerate estava já em funcionamento sob a designação de “navio do trato”¹⁷.

Algum tempo depois, os portugueses alargaram a Chaul os pontos de aquisição no Guzerate de tecidos destinados ao mercado africano. O motivo pelo qual Chaul se revelou uma fonte de abastecimento de tecidos ao comércio português na costa de África parece prender-se com a dificuldade em escoar e obter, em vários outros portos da região, um bom preço pela venda do marfim africano, que, possivelmente por razões tanto políticas como comerciais, era pago pelos mercadores guzerates com moeda desvalorizada.

A crispação que pautou as relações entre portugueses e guzerates à escala de todo o oceano Índico, de Adém a Malaca, é bem conhecida. Para este mau relacionamento muito contribuiu, entre outras razões, o apresamento pelas armadas portuguesas de navios guzerates que operavam com a costa africana, como em 1518, quando o saque de uma embarcação guzerate regressada de Melinde rendeu 12 mil pardaus de larins em Diu e Chaul¹⁸. Diu, em especial, ganhava cada vez maior importância no comércio do Índico. Sob o governo de Malik Ayâz, Diu passou a ser o porto de eleição por onde os portugueses escoavam o marfim africano a troco de prata amoedada, apesar da aversão que os mercadores locais lhes votavam. Malik Ishâq, filho e sucessor de Ayâz no governo de Diu, não continuou a política de estreitamento das relações comerciais iniciada por seu pai¹⁹. Por tal motivo, ao terminar o primeiro terço do século XVI, Chaul já se havia posicionado como um dos principais centros abastecedores de tecidos ao comércio português no Índico. O *Regimento* da fortaleza de Sofala, datado de 1530, estipulou que Moçambique e Sofala se abastecessem de tecidos em Chaul, onde também devia ser vendido o marfim africano, reconhecendo, deste modo, o papel já então desempenhado por este porto indiano. Contudo, dez anos mais tarde, as novas estratégias que passaram a reger a fiscalidade do Estado da Índia determinaram que os navios regressados de Moçambique à Índia aportassem a Goa. Tal não impediu que, na conjuntura de meados do século XVI, os portos de Diu e Baçaim, agora incorporados no Estado, viessem a adquirir um lugar de relevo nas ligações com a costa de África, dadas as frequentes tentativas por parte dos capitães da carreira de Sofala-Moçambique de eximir os seus navios aos direitos devidos na alfândega de Goa²⁰.

A crise que assolou o Estado da Índia em 1565 viria restabelecer a liderança de Chaul, que superou o quinhão de Baçaim e Diu no comércio africano. Doravante, este trato era assegurado anualmente por dois navios de Chaul para Moçambique e Sofala, enquanto vários outros ligavam Chaul a diferentes portos na costa de Melinde, especialmente a Mombaça, posição militarmente reforçada em 1593 mediante a construção de uma grandiosa como eficaz fortaleza. No final do século, o “navio do trato de Chaul”

¹⁷ Bulhão Pato, *Cartas*, I, p. 356; *ibid.*, IV, p. 189; *ibid.*, V, p. 440; Simão Ferreira Pais, *As Famosas Armadas Portuguesas*, Rio de Janeiro, 1937, p. 28; Rego e Burke, *Documentos*, V, pp. 560-562; *ibid.*, VI, pp. 40-42.

¹⁸ *Ibid.*, V, pp. 554, 564-566 e 596; *ibid.*, VI, p. 12. Cf. Jean Aubin, «Albuquerque et les négociations de Cambaye», *Mare Luso-indicum*, 1 (1971) pp. 3-63.

¹⁹ Rego e Burke, *Documentos*, VI, pp. 194, 212 e 222.

²⁰ *Ibid.*, VI, pp. 202, 228 e 354-356; *ibid.*, VII, p. 122.

passou mesmo a ligar este porto a Quelimane, na foz do Zambeze, depois de escalar Moçambique. Nesta época, a “nau do trato de Moçambique” era, essencialmente, o navio - ou navios - de Chaul, em que era transportada a maior parte das mercadorias que abasteciam a costa e os sertões africanos para sul do Cabo Delgado²¹.

Neste período, não obstante a designação oficial de ‘nau do trato’, os navios empregues nesta carreira de Moçambique eram essencialmente pangaios e fustas. A ofensiva holandesa no Índico levaria à sua substituição por embarcações ainda mais pequenas, embora do mesmo tipo, sendo admitidas todas as que permitissem disparar artilharia ligeira, nomeadamente peças portáteis. A carreira de Moçambique, tal como as demais carreiras que ligavam a costa africana a Goa e aos portos da Província do Norte, viria, assim, a passar por variações semelhantes às que afetaram a navegação portuguesa nos mares da Ásia, no que constituiu um esforço desesperado para diminuir o risco decorrente do apresamento de grandes navios por parte dos holandeses. Os pangaios continuaram a ser os navios mais apreciados, devido ao seu baixo custo e à maior facilidade em obter tripulações asiáticas e africanas para os manobrar, embora a redução das suas dimensões tenha obrigado também ao aumento do número de unidades que operavam na rota entre Moçambique e os portos portugueses na Índia, número esse que, cerca de 1620, oscilava entre as 8 e as 10 embarcações anuais²².

Coabitação entre iniciativa privada e formas monopolistas

Como se disse, no período anterior ao advento dos portugueses a leste do Cabo da Boa Esperança, os navios indianos transportavam tecidos e especiarias para Melinde e Mombaça, mais raramente para Quíloa ou outros portos situados ainda mais para sul. Esporadicamente, alguns navios indianos aportavam a Moçambique, mas foram os portugueses os primeiros a empreender ligações regulares entre a Índia e a costa do atual Moçambique ao estabelecerem viagens diretas entre Cochim e Sofala. Estas ligações diretas viriam a ser abandonadas por volta de 1540, em resultado da já referida fixação de uma feitoria portuguesa em Quelimane, junto do delta do Zambeze. As ligações à Índia passariam então a fazer-se exclusivamente através de Moçambique e, com algumas exceções, assim continuaram até ao último quartel do século XVIII²³.

As contas - ou missangas - destinadas à costa africana provinham principalmente de Ahmadnagar, cidade situada na periferia do então sultanato do Guzerate, sendo a sua produção, em regiões do interior, no atual Maharastra, coordenada por grupos de mercadores especializados na sua comercialização. Aparentemente, os portugueses conseguiram

²¹ *Ibid.*, VII, p. 488; *ibid.*, VIII, pp. 68, 420 e 526.

²² *Parecer do vice-rei sobre petição de Nuno Álvares Pereira*, s.d. [c.1628], ANTT, DRI, Liv. 26, fl. 151.

²³ Góis, *Chronica*, I, p. 104; Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Coimbra, 1924, Liv. I, cap. V, p. 17; Mendes da Luz, *Livro*, fl. 38; Rego e Burke, *Documentos*, VII, p. 150.

canalizar fluxos contínuos deste produto para Baçaim e Chaul, mercados onde a própria fazenda real adquiria as contas destinadas à costa africana²⁴.

A organização deste trato reveste alguns aspetos peculiares. Com efeito, desde fins do século XVI, senão antes, o comércio de contas para a costa africana foi objeto de um entendimento tácito entre o capitão da fortaleza de Chaul, que detinha um quase monopólio do comércio de contas na Índia portuguesa, e o capitão de Moçambique, que desde 1585 era o arrendatário do estanco de tecidos e contas da Índia no espaço da sua capitania, ou seja, o único que podia importar esses produtos da Índia para os portos subalternos de Moçambique, desde o Cabo Delgado, a norte, até à Baía de Lourenço Marques, a sul, e ainda para os Rios de Cuama, como então eram designados os estabelecimentos portugueses sobre o curso do Zambeze. Cerca de 1610, este trato de missanga rendia ao capitão de Chaul entre 8 e 9 mil xerafins em cada ano. Ao passarem a arrendar o comércio de Moçambique, os capitães de Moçambique herdaram alguns compromissos que remontavam à época em que tal comércio se fazia por conta da fazenda real, entre os quais figurava a obrigatoriedade de comprar a contaria aos capitães de Chaul²⁵.

Os capitães das viagens de Moçambique, que detinham o exclusivo das ligações aos portos da Província do Norte por um período de um ou dois anos, cobravam dois a três mil pardaus ao capitão - ou ao armador - de cada navio a que concediam autorização de navegação entre a Índia e Moçambique²⁶.

Em 1585, pela primeira vez, o Estado da Índia, por decisão do vice-rei D. Duarte de Meneses, arrendou o monopólio - até então explorado diretamente pela coroa - de todo o comércio com os portos a sul de Moçambique e com o vale do Zambeze, incluindo o comércio do ouro dos planaltos do Monomotapa, ao capitão daquela fortaleza, na ocasião D. Jorge de Meneses, seu parente e alferes-mor de Portugal. Ficava este obrigado ao pagamento à fazenda real de 40 mil pardaus de larins em cada um dos três anos do seu mandato, período passível de prorrogação por mais um ano, conforme estabelecido no contrato celebrado entre as partes. Para encaixar esta avultada quantia, era suficiente o capitão investir 12 mil pardaus em tecidos aos preços correntes em Goa. Este *ratio*, bem como os limites definidos pela dimensão do próprio mercado africano a sul do Cabo Delgado, permitiram ao capitão de Moçambique, por vezes designado por conquistador das minas do Monomotapa, obter cerca de 300 mil cruzados de lucro ao longo de quase meio século²⁷. Este montante líquido era por vezes conseguido mesmo depois de honrados os compromissos para com a fazenda real. Em termos práticos, correspondia a um investimento superior a 120 mil cruzados - variando entre 40 e 50 mil em cada ano -

²⁴ Rego, *As Gavetas*, V, p. 318; Rego e Burke, *Documentos*, VIII, p. 390.

²⁵ *Ibid.*, IX, pp. 210-212; Anónimo, *Proponesse a d'iclição do estado da India, o poder dos inimigos, e como pera se aumentar aquelle estado he conveniente que se faça colonia nos rios de Cuama*, s.d. [c.1632], Biblioteca da Ajuda, Lisboa, 52-X-10, nº 38, fl. 1.

²⁶ *Relação de todo o Estado da India Oriental*, s.d., ANTT, Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça, t. 6F, Cx. 3, fl. 10v; *Sobre os avisos que se tem das cousas dos Rios de Cuama*, Lisboa, 18 de Novembro de 1644, AHU, Índia, cod. 211, fl. 37v.

²⁷ George McCall Theal (ed.), *Records of South-Eastern Africa*, vol. IV, Cidade do Cabo, 1899, reimp. C. Struik, Cidade do Cabo, 1964, p. 46; Rego e Burke, *Documentos*, IX, pp. 212-214.

em que a parte despendida com os tecidos indianos podia ascender a 20 mil cruzados, tomando por referência os preços que vigoraram em Goa antes da grande crise ocorrida na Índia em meados da década de 1630. Após esta grave crise, associada a guerras, fomes e epidemias, que afetaram durante vários anos a produção de têxteis guzerates, os preços subiram, podendo a carga de tecidos de uma simples galeota enviada à costa africana ascender a várias dezenas de milhar de xerafins²⁸. Nestas circunstâncias, aqueles que eram providos na capitania de Moçambique – também conhecida por ‘mercê de Sofala’ – podiam transmiti-la por valores substancialmente elevados - 90 mil xerafins em certos casos - aos potenciais compradores que, por ordem régia, tinham de ver o seu nome previamente inscrito numa lista hierarquizada de pessoas nomináveis, cujo número se foi reduzindo ao longo do século XVII e à medida que o Estado da Índia estiolava. O número de fidalgos considerados ‘habilitados’, em função da sua riqueza pessoal e experiência política e militar, para exercer o cargo de capitão de Moçambique, por compra da mercê de Sofala, que com ela arrematavam o contrato de arrendamento do monopólio do comércio de Moçambique e Rios de Cuama, reduziu-se de tal forma, que, em 1643, apenas um nome constava daquela lista outrora extensa²⁹.

Vicissitudes do comércio português de têxteis e o ascendente dos negociantes indianos

Apesar da decadência do Estado da Índia – ou talvez devido a ela – o comércio com a costa de África tornou-se cada vez mais importante. Desde o início de Seiscentos que este trato permitia, senão equilibrar as contas, pelo menos atenuar o gravoso défice que atingia as trocas comerciais entre Goa e o Guzerate³⁰. Os Rios de Cuama e os portos subalternos de Moçambique, por onde se escoava a maior parte do comércio externo da capitania, consumiam cerca de 600 a 800 bares em cada ano³¹. O comércio com Mombaça e a chamada costa de Melinde representava valores comparativamente muito mais modestos, já que os portugueses não haviam conseguido impor um verdadeiro monopólio sobre os produtos indianos que afluíam a essa região nem sobre o fluxo de marfim dali exportado³². No governo do vice-rei conde de Linhares, em meados da década de 1630, as figuras mais proeminentes do Estado, nomeadamente os membros do Conselho da Fazenda, estavam envolvidas em negócios com Moçambique, pelo menos

²⁸ *Resenha das perdas que teue o estado da india Oriental*, Goa, 12 de Março de 1636, ANTT, *Ms. da Livraria*, nº 816, fls. 259-259v.

²⁹ *Carta do vice-rei ao rei*, Goa, 16 de Novembro de 1640, ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 47, fl. 36; *id.*, *ibid.*, Goa, 28 de Novembro de 1643, Liv. 48, fl. 107v.

³⁰ V. T. Gune (ed.), *Assentos do Conselho da Fazenda. Proceedings of the Revenue Council at Goa*, vol. I, pp. 60-61; Registo da carta do vice-rei ao rei, Goa, 31 de Dezembro de 1615, Historical Archives of Goa, *Monções do Reino*, Liv. 12, fls. 202-203, in *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, 4 (1955), p. 792.

³¹ *Proposta de D. Nuno Alvares Pereira, pelo seu procurador*, Goa, 3 de Novembro de 1629, Panduronga Pissurlencar (org.), *Assentos do Conselho Estado*, vol. I, Goa-Bastorá: Tip. Rangel, 1953 p. 222.

³² *Proponesse a d'iclição*, cit., fl. 1v.

se fizermos fé na afirmação do próprio vice-rei, que os acusava de serem juízes em causa própria, pois eram chamados a pronunciar-se sobre questões relacionadas com o comércio africano e votavam decisões nesse âmbito³³. Por meados do século XVII, Moçambique absorvia já mil bares de tecidos indianos³⁴, tendo-se tornado no mais importante trato em todo o Estado da Índia³⁵ e o único nos mares do Oriente em que os portugueses ainda conseguiam impor uma política efetivamente monopolista.

Décadas volvidas, em 1681, o conselheiro Cristóvão de Sousa Coutinho lamentaria a decisão tomada dez anos antes de extinguir a ‘mercê de Sofala’, contestando as críticas ao antigo monopólio comercial do capitão de Moçambique que haviam fundamentado tal resolução, pois, segundo diz:

o Capitão de Moçambique vinha rico, e trazia em sua companhia doze, ou quinze homens honrados, limpos, e os moradores de goa todos ficauão bem satisfeitos, porque como era mercador grosso tomava muito dinheiro a responder, e todos uiuião, the os pobres, e as Igreias³⁶.

Esta inflexão na política económica do Estado da Índia prende-se com o crescente peso dos mercadores e financeiros banianes do Guzerate nas finanças goesas. Pouco se sabe, contudo, a respeito do comércio português de tecidos no Guzerate nesta época, para além de que era controlado pelos banianes, que, desde longa data, financiavam não apenas o próprio Estado como os homens de negócio da praça de Goa, o que os poderes públicos encaravam como excessivamente prejudicial tanto para a fazenda real como para os negociantes de Goa. Já em 1611 a aquisição de tecidos no Guzerate por parte dos mercadores goeses tinha sido interdita para evitar que caíssem na dependência total dos financeiros guzerates³⁷. Nessa época, os tecidos destinados ao comércio africano adquiridos a expensas da fazenda real eram trazidos do Guzerate para Goa por mão de mercadores privados que a fazenda real contratava³⁸ em armadas de remo escoltados por navios de guerra, formação então designada por cáfila de Cambaia ou armada do Norte³⁹.

Na década de 1630, este comércio de tecidos entre o Guzerate e Goa foi interrompido pelas guerras que assolaram o Noroeste da Índia. Em consequência destas perturbações políticas, a produção têxtil contraiu-se fortemente, tendo um grande número

³³ Carta do vice-rei ao rei, Goa, 10 de Janeiro de 1630, Historical Archives of Goa, *Monções do Reino*, Liv. 13-B, fl. 308, in *Boletim da Filмотeca Ultramarina Portuguesa*, 5 (1956), pp. 151-152; *Carta de Gonçalo Pinto da Fonseca, chanceler do Estado, ao rei*, Goa, 23 de Dezembro de 1636, ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 38, fl. 534.

³⁴ *Carta do capitão de Moçambique, D. Francisco de Lima, aos governadores da Índia*, Moçambique, 2 de Fevereiro de 1652, Historical Archives of Goa, *Monções do Reino*, Liv. 30 (22B), fl. 383v.

³⁵ *Carta do vice-rei conde de Óbidos ao rei*, Goa, 8 de Janeiro de 1653, Historical Archives of Goa, *Monções do Reino*, Liv. 29 (22A), fl. 11.

³⁶ *Carta de Cristóvão de Sousa Coutinho a D. Fernando de Meneses, 2º conde da Ericeira*, Goa, 15 de Janeiro de 1681, Houghton Library, Harvard, Ms. Port.

³⁷ Gune, *Assentos* I, pp. 25-26.

³⁸ Carta régia ao vice-rei, Lisboa, 15 de Março de 1617, in R. A. Bulhão Pato (org.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, vol. IV, Lisboa: Academia das Ciências, 1893, pp. 82-84.

³⁹ Carta do vice-rei ao rei, Goa, 25 de Novembro de 1650, ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 60, fls. 279v-280.

de tecelões trocado o Guzerate pelo Balagate (literalmente 'o país além dos Gates'), no Decão central, onde Goa e as praças portuguesas da Província do Norte passaram a abastecer-se, socorrendo-se dos serviços de intermediários hindus, embora os tecidos produzidos no Balagate durante as guerras e as epidemias se tenham revelado insuficientes para suprir as necessidades do comércio africano⁴⁰.

Este facto levou à prospeção de mercados alternativos, como o do Sinde, cuja articulação com a rede portuguesa foi inicialmente realizada através de Chaul, donde seguia para o Sinde marfim africano a troco de tecidos ali produzidos. Este comércio fazia-se em navios matriculados em nome do capitão de Chaul, que se apresentava também como proprietário das cargas de marfim neles embarcadas. Passada a crise dos anos 30, as relações comerciais entre Goa e o Guzerate foram restabelecidas e o abastecimento de tecidos à costa africana regularizou-se. O Sinde voltaria ainda a desempenhar um papel importante como complemento desse abastecimento no final da década de 1650, quando o golfo de Cambaia foi assolado pela pirataria, tendo os portugueses passado a enviar navios de Cochim ao Sinde carregados de marfim⁴¹.

Embora o abastecimento de tecidos se tenha regularizado após a crise dos anos 30, os mercadores goeses, financeiramente arruinados pela retração do comércio português na Ásia, já não estavam em posição de competir com os mercadores indianos, que lhes vendiam tecidos de má qualidade a preços demasiado altos. Tal situação agravou-se com os bloqueios holandeses da barra de Goa, nas décadas de 1630 e 40, o que favoreceu a afirmação de Diu nas ligações a Moçambique. O porto de Diu era comercialmente dominado por banianes, que daqui enviavam para Moçambique, no navio do capitão da viagem, tecidos mais baratos e de melhor qualidade. Depressa Diu se tornaria na principal fonte de tecidos para a costa africana, exportando três vezes mais panos, no valor de 60 mil xerafins anuais, do que Goa e Chaul em conjunto, que apenas enviavam 250 bares de panos para Moçambique⁴². Em 1652, o capitão de Moçambique, D. Francisco de Lima, retratava lapidarmente estas alterações produzidas no comércio português com a costa africana: “dessa Cidade [Goa], nem da de Chaul, não uem qua fazendas de consideração, porque não ha quem tenha de seu pera as arriscar, E so os Baneanes de Dio tem com que o possão fazer”⁴³. O governo provisório de Goa, defensor dos interesses dos

⁴⁰ Registo da carta do vice-rei ao rei [c.1616], Historical Archives of Goa, *Monções do Reino*, Liv. 12, in *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, 4 (1955), p. 831; *Proponesse a d'icliinação*, cit., fls. 1-1v; Pissurlencar, *Assentos*, I, p. 400; *Carta do vice-rei ao rei*, Goa, 2 de Fevereiro de 1632, ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 29, fl. 247; *Relação do doutor Luís de Mergulhão Borges sobre o contrato que se fez com Dom Filipe Mascarenhas*, Goa, 8 de Agosto de 1636, ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 35, fl. 116.

⁴¹ *Carta régia ao vice-rei*, Lisboa, 28 de Março de 1636, ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 36, fl. 333; *Relação do socedido na Índia Oriental*, Goa, 30 de Outubro de 1659, ANTT, *Manuscritos da Livraria*, nº 2067, doc. 77.

⁴² *Carta da cidade de Goa ao rei*, 31 de Dezembro de 1645, ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 57, fl. 164; *Carta de Cristóvão de Sousa Coutinho a D. Fernando de Meneses, 2º conde da Ericeira*, Goa, 15 de Janeiro de 1681, Houghton Library, Harvard, Ms. Port.

⁴³ Carta do capitão de Moçambique, D. Francisco de Lima, aos governadores da Índia, Moçambique, 2 de Abril de 1652, Historical Archives of Goa, *Monções do Reino*, Liv. 30 (22B), fl. 386.

negociantes cristãos, reagiu a este estado de coisas proibindo as ligações diretas de Diu para Moçambique, o que teve efeitos desastrosos, pela penúria e subida dos preços dos tecidos nas possessões portuguesas em África que se seguiu a tal proibição⁴⁴.

Contudo, como seria de esperar, foram os banianes de Diu quem ganhou o braço de ferro, agravando-se a dependência que o Estado da Índia desenvolvera relativamente ao seu poderio económico. Em 1655, os banianes não só já haviam recuperado o comércio de tecidos para Goa, como tinham mesmo passado a providenciar o seu transporte, que anteriormente era custeado pela fazenda real. A coroa, no entanto, persistiu em reverter a situação interditando por diversas vezes o comércio de Diu para Moçambique, impondo as ligações a partir de Goa⁴⁵.

Da concorrência europeia às companhias de comércio

Como é sabido, desde o início do século XVII que a costa de África despertara a atenção das potências europeias. Em 1641, na mira de capturar navios vindos de Moçambique, os holandeses prolongaram o bloqueio à barra do porto de Goa para além do período da monção em que seria expectável intercetar navios da carreira da Índia. Em 1645, foram os ingleses quem procurou negociar um acordo comercial com o capitão de Chaul, com vista a poderem participar no envio para a costa africana de tecidos que adquiriam através da sua feitoria em Surrate. Frustrados no seu desígnio, voltaram à carga em 1650, desta feita tentando insinuar-se diretamente no porto de Moçambique⁴⁶. Em 1686, o comércio sazonal português no Cabo das Correntes e na Baía de Lourenço Marques acabaria mesmo por ser temporariamente interrompido perante a sua incapacidade em concorrer com os tecidos de melhor qualidade e preço inferior que os ingleses ali introduziram em grandes quantidades, os quais haviam inundado aqueles sertões com a carga de cinco navios, o que lhes permitira resgatar todo o marfim que afluía aos entrepostos marítimos e o que nestes se havia acumulado⁴⁷. Desde a década de 1620 que os portugueses receavam que os holandeses se fixassem naquelas paragens ou, pelo menos, que arrebatassem o comércio que ali tinha lugar, apesar dos relatos de que nem sempre eram amistosamente acolhidos pelos africanos⁴⁸.

No último quartel do século XVII sucederam-se diferentes fórmulas de exploração do comércio africano. A tentativa de criar uma companhia de comércio dos homens de negócio de Goa e Moçambique após o fim das Guerras da Restauração foi reprovada

⁴⁴ C^a do capitão de Moçambique, D. Francisco de Lima, aos governadores da Índia, Moçambique, 2 de Abril de 1652, Historical Archives of Goa, *Monções do Reino*, Liv. 30 (22B), fls. 385v-386.

⁴⁵ *Notícias dos Estados da Índia*, Goa, 1655, Academia das Ciências de Lisboa, *Série Azul*, n.º 58, fl. 47v; *Sumário de uma carta régia*, 28 de Janeiro de 1666, ANTT, *Manuscritos da Livraria*, n.º 699, fl. 105v.

⁴⁶ *Carta do almirante holandês ao vice-rei*, s.d. [1641], ANTT, *Documentos Remetidos da Índia*, Liv. 50, fl. 242; Pissurlencar, *Assentos*, vol. III, pp. 93-95; *Consulta do Conselho Ultramarino*, Lisboa, 27 de Fevereiro de 1653, Arquivo Histórico Ultramarino, *Índia*, cod. 211, fls. 272-272v; M. L. Freitas Ferraz (org.). *Documentação histórica moçambicana*, vol.1, Lisboa: JIU, 1973, pp.136-137.

⁴⁷ Theal, *Records*, vol. V, pp. 294-295.

⁴⁸ Idem, vol. VIII, p. 50.

pelo Conselho Ultramarino, em Lisboa⁴⁹. A coroa preferia dar prioridade à criação de uma companhia generalista destinada à exploração do comércio entre a Europa e a Ásia. Por volta de 1680 houve mesmo uma sugestão por parte de mercadores florentinos que operavam em Lisboa no sentido de criar uma companhia de comércio do Estado da Índia, na qual o monopólio do comércio entre a Índia, Moçambique e o vale do Zambeze era suposto desempenhar um papel essencial⁵⁰. Mas os negociantes goeses opuseram-se a esta interferência de capitais oriundos do estrangeiro e de Portugal.

Dada a incerteza instalada relativamente ao modelo a adotar no futuro, o governo de Goa resolveu, em 1681, liberalizar – abrir, como então se dizia - o comércio a todos os súbditos da coroa portuguesa, não apenas daquele comércio que se fazia entre a as possessões portuguesas na Índia e a costa africana, mas também franquear o comércio nos sertões africanos. Assim se procurava travar o endividamento galopante da Junta do Comércio de Moçambique e Rios, criada em 1671 com o objetivo de explorar de forma direta por conta da fazenda real os resgates africanos a sul do Cabo Delgado.

⁴⁹ Ferraz, *Documentação*, p. 159; *Consulta do Conselho Ultramarino*, Lisboa, 1 de Novembro de 1668, Arquivo Histórico Ultramarino, *Índia*, cod. 211, fl. 1; *Pareceres do Conselho Ultramarino*, Lisboa, 24 de Outubro de 1668 e 29 de Janeiro de 1669, Arquivo Histórico Ultramarino, Moçambique, Cx. 2, doc. 2.

⁵⁰ *Projecto de criação de uma Companhia de comércio do Estado da Índia*, s.d. [c.1680], ANTT, *Manuscritos da Livraria*, nº 1145, fls. 93- 101.

O CONTRIBUTO PORTUGUÊS PARA A CARTOGRAFIA NÁUTICA DO OCEANO ÍNDICO (SEC. XVI A XVIII)¹

Adelino Rodrigues da Costa²

Considerações prévias sobre a cartografia náutica

Embora a cartografia que apareceu no século XIV se destinasse frequentemente à navegação marítima, nomeadamente os *portulanos*, a moderna cartografia náutica só nasceu em finais do século XVI, quando Lucas Janszoon Waghenauer (1534-1598), um cartógrafo holandês, mas também um experiente piloto das rotas que ligavam os países ibéricos aos portos do norte da Europa, decidiu inserir algarismos representando as profundidades ou *sondas* nas suas cartas impressas do *Spiegel der Zeevaerdt*, que editou em Leyden no ano de 1584.³

Essa inovação transformou a cartografia que era necessária à navegação marítima que, nos aspectos essenciais, se manteve até aos nossos dias.

A cartografia catalã dos séculos XIV e XV já incluiu algumas referências a profundidades, tal como sucedeu em alguns esboços cartográficos do *Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, alturas e derrotas que há na costa do Brasil* [...], atribuído a Luís Teixeira e datado de ca.1574⁴, mas foi com as cartas de Lucas Waghenauer que foi aberto um novo capítulo na história da cartografia ao aparecerem indicações numéricas impressas com o significado de profundidades ou *sondas*.⁵

O *Spiegel der Zeevaerdt* que contém 22 cartas das costas europeias desde o mar do Norte até Cádiz, incluindo nove cartas das costas da península Ibérica, teve um grande sucesso na Europa e, em poucos anos, foi traduzido em várias línguas e publicado em várias cidades, enquanto as suas cartas se vulgarizaram com a designação de *waggoner*, sobretudo na Inglaterra⁶. Pode, por isso, considerar-se que com Lucas Janszoon Waghenauer surgiu um novo ramo temático da cartografia – a Cartografia Náutica.

A *Cartografia Náutica* é, portanto, o ramo da Cartografia que se destina ao apoio da condução da navegação marítima e que, além de representar os contornos da costa,

¹ Comunicação apresentada em 21 de Novembro de 2018 no I Simpósio de História do Oriente, organizado pela Academia de Marinha.

² Académico Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.

³ Universiteitsbibliotheek Utrecht, *A princely example of the world's first nautical atlas*. <http://bc.library.uu.nl/princely-example-world's-first-nautical-atlas.html>. Acedido em Outubro de 2018.

⁴ [Luís Teixeira], *Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, alturas e derrotas que há na costa do Brasi desde o cabo de Santo Agostinho até ao estreito de Magalhães*, Lisboa, Tagol, 1988.

⁵ Marcel Destombs, “Les plus anciens sondages portés sur les cartes nautiques aux XVIe et XVIIe siècles: contribution à l’histoire de l’océanographie”. In *Selected Contributions to the History of Cartography and Scientific Instruments*, Utrecht, HES Publishers, 1987, pp. 265-288.

⁶ Carl Moreland e David Bannister, *Antique Maps*, London, Phaidon Press Limited, 1993, p. 100.

das ilhas e das embocaduras dos rios, dá informações de interesse para o navegante, designadamente escalas, sondas, perigos, informações de magnetismo, marés e correntes, conhecenças, resguardos, enfiamentos, entre outras. A principal característica que a distingue das outras cartografias temáticas é a utilização de uma malha de algarismos que representam as profundidades e é esse o elemento essencial da definição que aqui utilizamos. A cartografia náutica satisfazia uma necessidade objectiva dos navegantes e tornou-se um pilar da navegação e do comércio marítimo.

Depois de Waghenauer, ao longo do século XVII, a utilização de sondas começou a aparecer em algumas cartas náuticas, designadamente nas cartas impressas dos atlas de Willem Janszoon Blaeu, Robert Dudley, Pieter Goos, Hendrick Doncker, John Seller e Johannes van Keulen, isto é, nas cartas de alguns dos mais notáveis cartógrafos setecentistas, mas também nas cartas dos cartógrafos portugueses.

Roteiros e cartografias portuguesas do oceano Índico

Quando analisamos a cartografia histórica do oceano Índico podemos verificar como foram sendo progressivamente redesenhados os seus contornos, passando de uma visão ptolomaica para uma visão moderna, com o planisfério português de Cantino de 1502 a revelar pela primeira vez os seus contornos muito próximos da realidade que hoje conhecemos.

Porém, os trabalhos hidrográficos de D. João de Castro que foram divulgados nos seus roteiros, terão sido um dos primeiros contributos para o conhecimento cartográfico da orla do oceano Índico, sobretudo o inovador *Roteiro de Goa a Diu*, que foi ilustrado com quinze esboços cartográficos e plantas hidrográficas, a que chamou *tábuas*, de vários lugares, rios, baías e portos descritos no respectivo texto.

Sobre a barra de Goa, escreveu D. João de Castro:

Como quer que a barra da cidade de guoa seia mais que outra alguma frequentada e sabida, não me pareço necessário fazer dela alguma tauoa, nem menos dar auisos e resguardos aos que por ella ouuerem de entrar; somente quis fazer menção de quanta aguoa aja no banco, o qual soldey muitas vezes e em tempos diuersos; portanto hauemos de saber que nesta barra, sendo preamar, o menos fundo que nella há he de 22 palmos de augua, e o mais 24; e daqui em nenhum tempo faz diferenças.⁷

Os trabalhos pioneiros de D. João de Castro juntam informação roteirística com informação cartográfica, mas esta passagem relativa à barra de Goa mostra que as cartas ainda eram uma ajuda assessória para os navegantes e que o roteiro era a principal ajuda à navegação.⁸

⁷ D. João de Castro, "Roteiro de Goa a Diu". In *Obras Completas de D. João de Castro*, Edição crítica por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, volume II, Coimbra, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1971, p. 21.

⁸ Os *atlas* publicados até finais do século XVIII por holandeses, franceses e ingleses, ainda dão mais espaço à informação roteirística do que às suas cartas.

Nessa época, as dificuldades náuticas da Carreira da Índia fizeram com que os pilotos anotassem as informações relevantes para o bom sucesso das viagens, isto é, que escrevessem os seus roteiros, tendo sido muito utilizados os roteiros de Diogo Afonso (ca.1536), de Manuel de Mesquita Perestrelo (1576), os dois Roteiros de Vicente Rodrigues (ca.1575 e ca.1592), o *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia* de Gaspar Ferreira Reimão (1612) e o Roteiro de Aleixo da Mota (ca.1621), entre outros, todos eles com informações destinadas aos pilotos da Carreira da Índia e que perduraram até ao século XVIII.⁹

Significa que no século XVI a influência portuguesa no conhecimento do oceano Índico se revelava através dos roteiros dos pilotos e de algumas cartas e esboços cartográficos e, sobretudo, através da toponímia que, em muitos casos, resistiu a outras influências culturais e chegou aos nossos dias. Como salientou Fontoura da Costa, “toda a literatura roteirística portuguesa, até 1700, é obra dos nossos mareantes de outrora. É ela um monumento bem nacional, que nação alguma possui”.¹⁰

No século XVII ainda a cartografia portuguesa tinha alguma relevância, destacando-se as *plantas* de Manoel Godinho de Erédia¹¹, mas também as representações cartográficas do oceano Índico da autoria de Gaspar Pereira dos Reis¹², de João Teixeira Alvernaz II¹³ e de José da Costa Miranda,¹⁴ algumas das quais incluem sondas.

Também os diversos “livros das plantas e fortalezas” redigidos na primeira metade do século XVII incluíam esboços cartográficos por vezes com sondas, como acontece com os bem conhecidos atlas que se encontram na Biblioteca Nacional de Lisboa¹⁵ e na Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa¹⁶, que estão publicados e são facilmente acessíveis.

Porém, no século XVII, por razões históricas diversas, Portugal não acompanhou as grandes transformações do mundo. A cartografia portuguesa já tinha cedido o seu lugar cimeiro à cartografia holandesa e em finais do século XVII tinha estagnado, dizendo-se então em Portugal que José da Costa Miranda era o “único sojeito q neste Reyno sabia fazer cartas de Marear e mais Instrumentos para a navegação dos vassallos delle”.¹⁷

⁹ A edição de 1762 da *Arte de Navegar* de Manoel Pimentel inclui os roteiros de Manoel de Mesquita Perestrelo (1575), de Aleixo da Mota (ca.1621) e de Gaspar Pereira dos Reis (1635).

¹⁰ Abel Fontoura da Costa, *A Marinharía dos Descobrimentos*, 4ª Edição, Lisboa, 1983, p. 293.

¹¹ *Plantas de Praças das Conquistas de Portugal Feitas por ordem de Ruy Lourenço de Tavora Vizorei da India. Por Manoel Godinho de Erédia Cosmographo em 610*, Fundação Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, cart. 990145.

¹² Cartoteca da Sociedade de Geografia de Lisboa: Reservados I – B - 105.

¹³ Avelino Teixeira da Mota, “O Cartógrafo João Teixeira Albernaz II e a sua obra”. In *Portugaliae Monumenta Cartographica*, volume V, pp. 31-50.

¹⁴ Avelino Teixeira da Mota, “O Cartógrafo José da Costa Miranda e a sua obra”. In *Portugaliae Monumenta Cartographica*, volume V, pp. 51-55.

¹⁵ António de Mariz Carneiro, *Descrição da Fortaleza de Sofala e das mais da Índia*, Lisboa, Fundação Oriente, 1990.

¹⁶ Luís Silveira (ed.), *Livro das Plantas das Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1991.

¹⁷ José Frazão de Vasconcelos, “Apontamentos sobre José da Costa Miranda”. In *Boletim Geral do Ultramar*, Nº 385-386, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, Julho-Agosto, 1957, p. 273.

No século XVIII, de forma gradual e em especial no Brasil, os pilotos portugueses interessaram-se mais pela cartografia náutica e passaram a recolher localmente e a tratar a informação de interesse náutico, mas poucas dessas cartas ou simples esboços cartográficos sobreviveram ao tempo, porque eram manuscritas e se deterioraram ou se perderam.

Porém, os diários náuticos de bordo indicam que a generalidade da navegação portuguesa passou a usar cartas náuticas estrangeiras e, aparentemente, as mais utilizadas eram as cartas de Jean Baptiste D'Après de Mannevillette. A iniciativa de Jacinto José Paganino de publicar cartas em Portugal, sobretudo nos anos de 1783 e 1784, que eram inspiradas ou copiadas nas cartas de D'Après de Mannevillette, não terá tido sucesso comercial por falta de mercado e porque os navegantes portugueses tinham mais confiança na cartografia náutica estrangeira.

Holandeses, ingleses e franceses no oceano Índico

Ao longo do século XVI os portugueses foram a única nação europeia que navegou para além do Cabo da Boa Esperança, mas em finais desse século, tanto os ingleses como os holandeses passaram a interessar-se pelas Índias Orientais, tendo decidido desafiar o monopólio português da carreira e do comércio da Índia.

Os ingleses começaram em 1591 por mandar três navios para o oceano Índico sob o comando de James Lancaster mas, em 1592, ao largo da ilha das Flores, a captura da nau *Madre de Deus* em torna-viagem da Índia, pela acção de Sir Walter Raleigh, provocou um enorme deslumbramento dos ingleses devido às riquezas orientais que foram encontradas, o que apressou a criação em 1600 da *East India Company* (EIC).

James Lancaster regressou ao oceano Índico, tendo em 1601 comandado a primeira viagem de quatro navios da EIC, a que se seguiram viagens anuais com destino ao estabelecimento que criaram em Surat, mas também com destino às costas da Austrália e do Japão.¹⁸

Os holandeses também se interessaram pelo oceano Índico e, a partir de 1594, os seus navios adoptaram uma estratégia inovadora ao navegarem directamente do Cabo da Boa Esperança para as ilhas da Insulíndia. Em 1598 saíram 22 navios de Amesterdão para o oriente e em 1601 largaram para as Índias Orientais 14 frotas com 65 navios.¹⁹ A dimensão do sucesso foi de tal ordem que em 1602 as cidades autónomas dos Países Baixos ultrapassaram as suas rivalidades e criaram a Companhia Holandesa das Índias Orientais, a poderosa VOC, que se estabeleceu em Batávia.²⁰

A partir dos anos 1630 também os franceses se interessaram pelo oceano Índico, instalando-se na ilha de Madagáscar e nas ilhas Mascarenhas, embora a criação de uma *Compagnie pour le commerce des Indes orientales* só viesse a concretizar-se em 1664. Com a

¹⁸ Manoshi Bhattacharya, *Charting the Deep – A History of the Indian Naval Hydrographic Department*, New Delhi, Himalayan Books, 2004, p. 32.

¹⁹ C. R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, Harmondsworth, Penguin Books, 1973, p. 24.

²⁰ *Vereenigde Geotroieerde Oostindische Compagnie*.

chegada dos ingleses, dos holandeses e, depois, dos franceses, o monopólio português no oceano Índico desapareceu. Os portugueses perderam muitos dos seus espaços e áreas de influência para os holandeses da VOC, com quem mantiveram uma longa guerra, “uma luta que foi travada em 4 continentes e 7 mares e que merece muito mais ser chamada a Primeira Guerra Mundial do que o Holocausto de 1914-1918, a que geralmente se atribui essa honra duvidosa.”²¹

Durante cerca de dois séculos, entre 1602 e 1799, a VOC dominou a navegação do oceano Índico e para isso dispôs de cartas náuticas manuscritas, que ela própria produzia nos seus estabelecimentos de Amesterdão e de Batávia. Apesar de já existir uma verdadeira indústria de impressão cartográfica nos Países Baixos, a VOC manteve a produção de cartas náuticas manuscritas como uma actividade secreta, para reduzir o risco de serem capturadas ou copiadas pelos seus rivais.²² Só a partir de 1753 é que os seus navios passaram a utilizar um atlas impresso para as viagens do Cabo para o Japão, que foi produzido por Johannes (II) van Keulen, o hidrógrafo-chefe da VOC.²³

Os ingleses também tiveram a iniciativa de produzir as suas próprias cartas e roteiros. *The English Pilot* foi o atlas náutico mais importante de todos, tendo sido inicialmente publicado em 1671 por John Seller, mas veio a ter numerosas edições até 1803, sobretudo o *Book III - The English Pilot for Oriental Navigation*, enriquecido com mais de uma centena de cartas náuticas produzidas por Samuel Thornton, o *Hydrographer to the Honorable East India Company*.

No que respeita aos franceses salienta-se que em 1720 criaram o *Dépôt des cartes et plans de la Marine*, o que foi um enorme impulso para que a cartografia náutica francesa se tivesse tornado muito desenvolvida no século XVIII, tendo-se destacado no pioneirismo desse organismo centralizador da actividade cartográfica francesa a obra de Jacques-Nicolas Bellin.

Da Índia para o Brasil: a deslocação do interesse português

Quando em finais do século XVII foi descoberto o ouro no Brasil, o ciclo da expansão marítima portuguesa inverteu-se e, “por volta de 1725, o centro económico do império ultramarino português tinha-se deslocado da Goa dourada para a cidade de São Salvador da Baía de Todos os Santos, no Brasil”.²⁴

A corrida para o Brasil e a questão das fronteiras com os territórios espanhóis e, sobretudo a luta pelo domínio da margem esquerda do rio da Prata e da preservação da colónia do Sacramento, incentivou os trabalhos cartográficos, inicialmente conduzidos

²¹ C. R. Boxer, *O Império Marítimo Português, 1415-1825*, 3ª edição, Lisboa, Edições 70, 1992, p. 115.

²² Koninklijke Bibliotheek | Nationale Bibliotheek van Nederland - *Memory of the Netherlands*.

¹⁰ <https://www.geheugenvannederland.nl/en/geheugen/pages/collectie/Atlassen+uit+het+Scheepvaartmuseum/De+Zee-Fakkel>. Acedido em Outubro de 2018.

²³ *The Secret Atlas of the Dutch East India Company*.

¹⁰ http://www.helmink.com/Antique_Maps_Secret_Atlas.php. Acedido em Outubro de 2018.

²⁴ C. R. Boxer, *O Império Marítimo Português, 1415-1825*, p. 309.

pelos chamados Padres Matemáticos que se dedicaram ao levantamento cartográfico das costas brasileiras, a que se seguiram muitas outras iniciativas de reconhecimento geográfico e cartográfico do Brasil.

Significa que, ao longo do século XVIII, os portugueses estiveram concentrados na cartografia do Brasil e, exceptuando a costa de Moçambique onde foram realizados alguns trabalhos cartográficos, quando o território foi separado do Estado da Índia, são conhecidos muito poucos registos cartográficos portugueses de outras áreas da orla do oceano Índico e, os que se conhecem, não passam de simples esboços cartográficos feitos por pilotos.

Porém, o interesse dos ingleses e dos franceses pelas Índias Orientais confrontou-se com a inexistência de cartas portuguesas e com o secretismo que rodeava o conhecimento das cartas holandesas, pelo que trataram de recolher informações através dos seus pilotos e de produzir as suas próprias cartografias.

Se até esta altura o roteiro tinha mais importância do que a carta náutica, a partir de então é a carta náutica que se torna mais importante para o navegante, sobretudo depois de ter sido descoberto um processo rigoroso para a determinação da longitude.

O século XVIII foi, portanto, um tempo de reconfiguração do espaço e da cartografia do oceano Índico, com os portugueses a optarem pelo Brasil, com a VOC a perder a sua posição hegemónica e com os ingleses e os franceses a lutarem pelo domínio da Índia e do seu comércio marítimo.

Cartografia náutica e cartógrafos oitocentistas do oceano Índico

Embora o oceano Índico tivesse sido representado na geografia ptolomaica, a sua primeira representação conforme é o planisfério português de Cantino de 1502.

Seguiram-se outras representações cartográficas também manuscritas feitas por cartógrafos portugueses, mas só no século XVII surgiram as cartas náuticas do oceano Índico impressas e inseridas em atlas, mas eram *cartas gerais* e tinham muitos erros porque ainda não havia rigor no cálculo da longitude e os instrumentos que permitiam o cálculo da latitude não eram muito rigorosos.

Os interesses marítimos holandeses tinham começado a declinar e a sua cartografia parece ter estagnado, apesar da intensa produção de cartógrafos como os Mortier ou os Van Keulen, enquanto as cartografias francesa e inglesa aumentaram de importância como resposta às necessidades das suas marinhas e ao desenvolvimento de uma economia colonial-marítima com interesses em todo o mundo.

As novas cartas que eram publicadas baseavam-se em cartas gerais já antes editadas, repetindo as mesmas informações e os mesmos erros, embora acrescentassem as novas informações que iam recebendo dos pilotos, mas para responder às novas necessidades da navegação começaram a ser criados “serviços hidrográficos” deslocalizados.

Os holandeses tinham uma desenvolvida actividade cartográfica e a VOC tinha os seus próprios serviços cartográficos estabelecidos em Amesterdão e Batávia, os franceses

tinham criado o já referido *Dépôt des cartes et plans de la Marine* para centralizar a sua actividade cartográfica e os ingleses já tinham John Seller como *Hydrographer to the King* desde 1671, já usavam *The English Pilot* a bordo dos seus navios e John Thornton era o *Hydrographer to the East India Company* desde 1703.

Para além das cartas gerais muito decoradas que não eram as mais apropriadas para utilizar no mar, havia necessidade de conhecer as barras e as entradas dos portos, os bancos e os escolhos a evitar, os enfiamentos e os resguardos a utilizar, os locais mais seguros para fundear e, por isso, no século XVIII a cartografia náutica desenvolveu-se em torno dos *planos hidrográficos*, isto é, das cartas de áreas mais limitadas.

A influência portuguesa na cartografia náutica oitocentista

No século XVIII, depois de um período de recolha de informação náutica e de uma vasta produção de roteiros, a produção e a qualidade da cartografia náutica portuguesa foi muito irrelevante e muitos historiadores têm registado esse facto.

Foi no século XVI que a arte cartográfica dos portugueses floresceu e frutificou no máximo esplendor, projectando para além fronteiras o seu carácter exclusivo e renovador. Na passagem do século XVI para o XVII começou o seu declínio, e, apesar de um ou outro lampejo brilhante, já estava em plena decadência neste último século.²⁵

É fácil verificar que a nossa contribuição para o progresso da Ciência Náutica nos séculos XVII e XVIII foi praticamente nula.²⁶

Na realidade, embora no século XVIII os portugueses tenham realizado um trabalho de grande extensão e rigor cartográfico no Brasil, o panorama da sua produção cartográfica em relação a outras regiões, nomeadamente no oceano Índico, foi desolador, sobretudo quando comparado com a que se verificou noutros países.

Porém, o conhecimento do oceano Índico que os portugueses tinham adquirido ao longo dos séculos XVI e XVII foi certamente aproveitado pelas outras nações europeias que para ele convergiram.

No entanto, a questão de saber qual foi o contributo português para a cartografia náutica do oceano Índico só pode ter resposta através de uma análise da produção cartográfica de alguns dos principais cartógrafos e roteiristas estrangeiros que se interessaram por essa região.

Essa produção tomou forma através dos *atlas* que, geralmente, incluíam *roteiros* e *cartas*, isto é, os *roteiros* com descrições geográficas, elementos de navegação, informação de ventos dominantes e de rotas mais recomendadas para cada viagem e as *cartas*, sobretudo cartas gerais (de pequena escala), mas também com cartas particulares ou planos

²⁵ Armando Cortesão, *Cartografia Portuguesa Antiga*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, p. 164.

²⁶ Avelino Teixeira da Mota, "Um século na História da Navegação". In *Mar, Além Mar – estudos e ensaios de história e geografia*, vol. I (1944-1947), Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972, p. 66.

hidrográficos (de grande escala), sobretudo de portos ou de áreas de maior dificuldade para a navegação.

Na análise que nos propusemos fazer foi escolhida uma amostra constituída por alguns dos mais importantes cartógrafos europeus dos séculos XVII e XVIII, nomeadamente Robert Dudley, Pieter Goos, Hendrick Doncker, Melchisedéch Thevénot, John Seller, Johannes van Keulen, Pierre Mortier, Pieter van der Aa, Jean Baptiste Bourguignon d'Anville, Jean-Nicolas Bellin, Jean Baptiste d'Aprés de Manneville e Alexander Dalrymple.

Através da consulta directa do material cartográfico existente em arquivos e bibliotecas nacionais e por consulta do material que está disponível na *internet*, procurou-se identificar e avaliar o contributo português para a cartografia náutica do oceano Índico nos séculos XVI a XVIII, apesar da dificuldade na leitura dos textos holandeses.

Os resultados dessa análise são os que, resumidamente, se apresentam de seguida.

(1) Robert Dudley (1573-1649)

Robert Dudley foi um importante membro da nobreza inglesa que se destacou como viajante, matemático, arquitecto naval e navegador, tendo viajado para as Índias Ocidentais e tomado parte na expedição naval inglesa contra Cádiz. Em 1605, na sequência de um exílio a que se impôs por motivos passionais, fixou-se em Florença e foi aí que em 1645-1646 publicou o atlas intitulado *Dell'Arcano del Mare*. Embora esteja escrito em italiano, este atlas foi o primeiro atlas náutico feito por um inglês, o primeiro atlas que inclui todo o mundo até então conhecido e, também, o primeiro atlas que nas suas cartas utilizou a projecção de Mercator.

O *Dell'Arcano del Mare*²⁷ é um documento importante na história da cartografia náutica que se distribui por seis livros, reunidos em dois volumes. O livro sexto inclui 150 cartas náuticas com um traçado muito característico, com muitas informações sobre sondas, magnetismo, ventos, correntes e fundeadouros, com muitas outras recomendações de interesse para o navegante e têm como nota curiosa o facto de utilizarem o meridiano da ilha do Pico como ponto de origem da contagem das longitudes, o que nenhum outro cartógrafo fez.

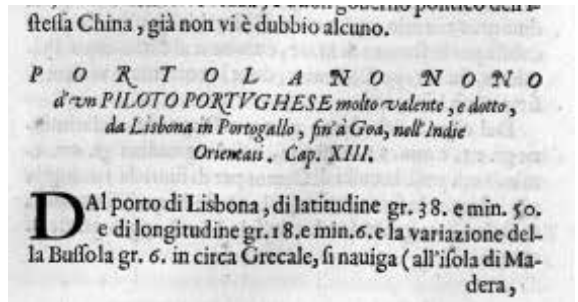
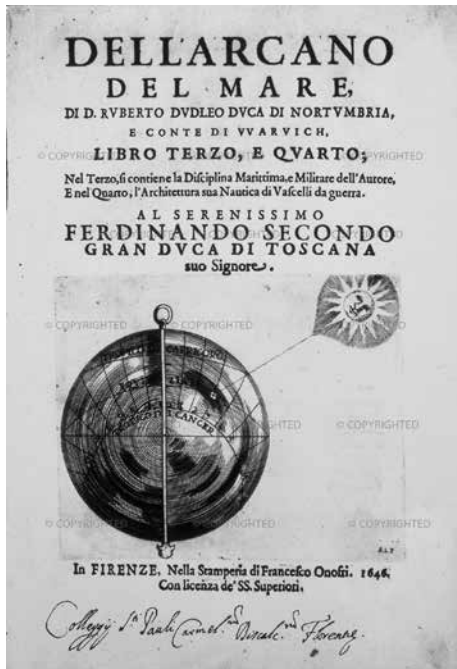
O texto mostra que o autor utilizou informações de várias origens e revela que eram usadas a bordo dois tipos de cartas – a *Carta generale* e a *Carta comune* – mas não informa sobre a natureza de cada uma delas.

O *Dell'Arcano del Mare* inclui referências aos portugueses, incluindo alguma informação sobre as praças que dominavam na orla do oceano Índico e o comércio que faziam, mas também sobre a experiência náutica dos seus pilotos.

²⁷ *Dell'Arcano del Mare di D. Ruberto Dudleo*, Florence, 1646. Biblioteca Nacional de Espanha. In <http://www.bne.es/es/Busqueda/resultado.html>. Acedido em Outubro de 2018.

O capítulo XIII do *Libro Secondo*, intitula-se: “*PORTOLANO NONO d’un PILOTO PORTUGHESE molto valente, e dotto, da Lisbona, in Portogallo, fin à Goa, nell’Indie Orientali*”.

No *Libro Sesto*, a propósito da navegação no canal de Moçambique refere que “*alcuni Piloti Portughesi de più sperimentati pigliano la via, per andare all’Indie*”, isto é, que alguns pilotos portugueses mais experientes faziam a carreira da Índia por fora do canal de Moçambique, com melhores ventos e menos correntes.



Frontispício do atlas *Dell'Arcano dell Mare* de Robert Dudley e extractos de uma página e de uma carta

Nas cartas náuticas incluídas no *Dell'Arcano dell Mare* há 13 que são referentes ao oceano Índico, verificando-se que a toponímia de origem portuguesa é abundante: *Baixas*, *Abrolhos*, *C. del Rio Infante*, *C. di Natal*, *Terra della Pescaria*, *Penedo das Fontes*, *C. das Serras*, *B^a das Vacas*, *I. S. Appolonia* e muitos outros.

(2) Pieter Goos (ca. 1615-1675)

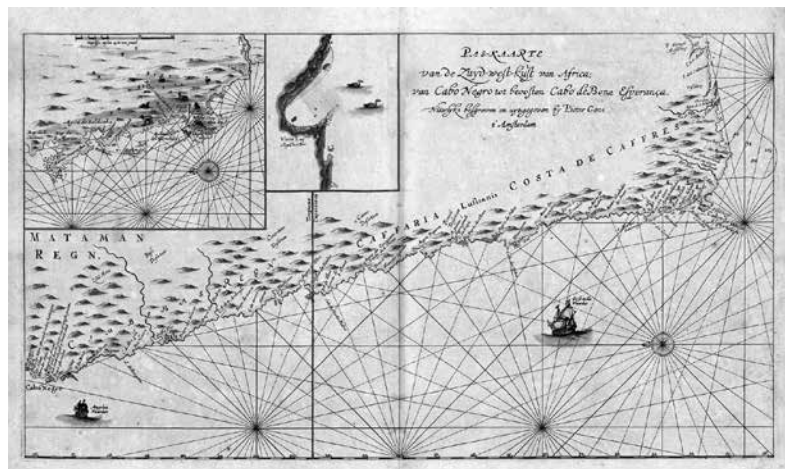
Pieter Goos foi um cartógrafo holandês que é considerado um sucessor de Lucas Waghenauer, porque uma parte importante da sua obra cartográfica é constituída por cartas náuticas.

O atlas *De Zee-Atlas ofte Water-Weereld*, que publicou em 1666 em Amesterdão é considerado um dos melhores atlas náutico do seu tempo e a sua importância só terá sido ultrapassada nos Países Baixos pelo atlas que foi produzido a partir de 1680 por Johannes van Keulen e pelos seus sucessores.²⁸

Nesse atlas com 40 cartas destaca-se a *Pas-kaarte van de Zuyd-west-kust van Africa; van Cabo Negro tot bevosten Cabo de Bona Esperança*, uma carta do sul da África em que aparecem com frequência as palavras *serra, monte, angra, praia, ilhéus, cabo, golfo*, etc., o que mostra a influência das cartas portuguesas e da sua toponímia na obra de Pieter Goos.



Frontispício do atlas
*De Zee-Atlas ofte
Water-Weereld*



Pas-kaarte van de Zuyd-west-kust van Africa; van Cabo Negro tot bevosten Cabo de Bona Esperança

No seu atlas, Pieter Goos publicou duas cartas do oceano Índico – a *Pascaerte van't westelycke Deel van Oost Indien, van Cabo de Bona Esperança, tot C. Comorin*, da sua parte ocidental, e a *Pas karte zynde van Oost Indien, met alle de Eylanden daer outrendt geleegean van C. Comorin tot aen Japan*, da sua parte oriental.

A primeira dessas duas cartas mostra com evidência ter sido inspirada na carta de João Teixeira Alberraz II datada de 1649 (a que adiante nos referiremos) e que o viajante-editor francês Melchisedéché Thévenot tinha divulgado em 1663.

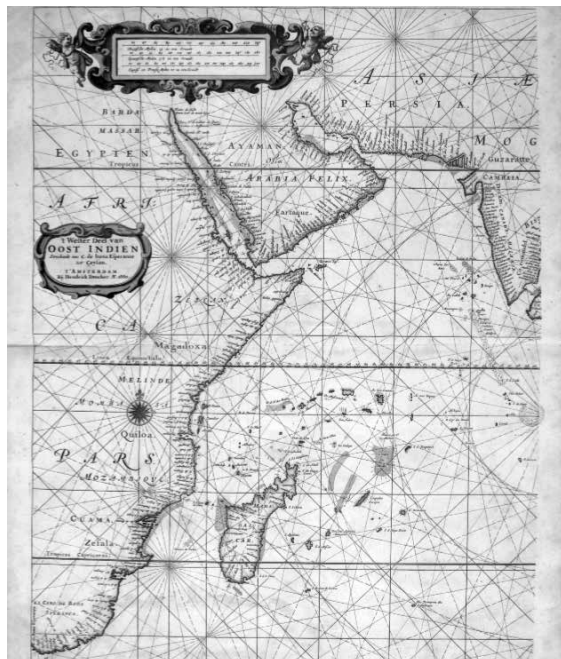
²⁸ Universiteitsbibliotheek Utrecht, Pieter Goos - *A maritime atlas for the well-to-do*.

¹ⁿ <http://bc.library.uu.nl/maritime-atlas-well-do>. Acedido em Outubro de 2018.



1649

*João Teixeira cosmographo de Sua Magestade
A fez em Lixboa o Anno de 1649*



1666

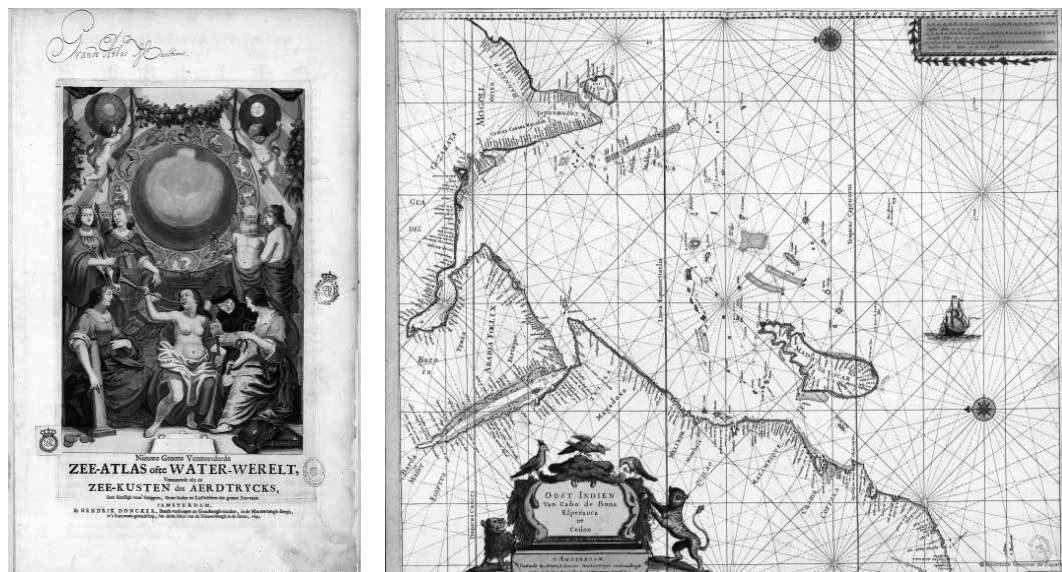
*Pascaerte van't westelycke Deel van Oost Indien,
van Cabo de Bona Esperança, tot C. Comorin*

(3) Hendrick Doncker (ca.1626-1699)

Hendrick Doncker foi um editor e livreiro holandês que se estabeleceu em Amesterdão e se dedicou à publicação de atlas e de outras publicações náuticas. Numa época em que havia muitos cartógrafos que simplesmente se copiavam, as cartas de Doncker afirmavam-se pela sua originalidade e pela abundante utilização de sondas.

A partir de 1659 Doncker começou a publicar *De Zee-Atlas of Water-Werelt* que teve inúmeras edições em holandês, francês, inglês e espanhol e que, tendo inicialmente incluído 19 cartas, veio posteriormente a ter 51 cartas.²⁹

²⁹ Carl Moreland e David Bannister, *Antique Maps*, Third edition, London, 1993, p. 115.



Frontispício do *Zee-Atlas ofte Water-Werelt* de Hendrick Doncker (edição de 1693) e a carta geral intitulada *Oost Indien van Cabo de Bona Esperanca tot Ceilon*

Na edição de 1693³⁰, que foi consultada para este estudo, encontram-se apenas quatro cartas gerais do oceano Índico, verificando-se que Hendrick Doncker utilizou com frequência a toponímia portuguesa e palavras como, por exemplo: *Abrolhos*, *Reyno*, *I. Grande*, *R. Dos Bons Sinais*, *Porto novo*, *Ilhas do Almirante*, *São Brandão*, *As Sete Irmãs*, *Os Seis Irmãos* e muitas outras.

A carta *Oost Indien van Cabo de Bona Esperanca tot Ceilon* está desenhada com o ponto cardinal Este no topo da respectiva folha e, aparentemente, não reproduz a carta de João Teixeira Alvernaz II de 1649, já antes mencionada, mas o detalhe da informação mostra que o autor teve acesso à informação cartográfica de origem portuguesa.

(4) Melchisedéché Thevénot (1620-1692)

Melchisedéché Thevénot foi um editor francês que decidiu coligar e publicar, entre 1663 e 1696, alguns relatos de viagens com interesse para a navegação, incluindo alguns mapas, a que deu o título *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point etre publiées*.

No livro que constitui a *Seconde Partie*, publicado em 1664, está incluído o *Routier pour la Navigation des Indes Orientales avec la description des Isles, Barres, entrées de Ports*,

³⁰ Hendrick Doncker, *De Zee-Atlas of Water-Wereltd*. Biblioteca Nacional de Espanha.

¹ⁿ <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000000967>. Acedido em Outubro de 2018.

‡ *Basses ou Bancs, dont la connoissance est necessaire aux Pilotes: par Aleixo da Mota*³¹ que, segundo Melchisedéch Thevénot, “é o melhor que os Portugueses têm e que todos os Roteiros citam, sem que alguma vez tivesse sido impresso”.

LE ROUTIER D'ALEIXO DA MOTTA, le meilleur que les Portugais ayent, & que tous leurs Routiers citent, sans qu'il aye jamais esté imprimé iusqu'à cette heure: Il le donne icy de la Traduction de Monsieur de la Grand-Maison qui a commandé quatre ou cinq ans des Vaisseaux pour le Roy de Portugal en la coste d'Angola: On luy a aussi l'obligation d'une CARTE PORTUGAISE DE CARREIRA OV NAVIGATION DES INDES ORIENTALES, qu'il trouua sur vne Carraque de Portugal, & que l'ay fait graver de toute sa grandeur, de peur qu'en la reduisant à vn autre point, on n'alterât en quelque façon ses mesures: Elle est du patron de celles que l'on donne aux Pilotes des Vaisseaux qui vont de Lisbonne aux Indes Orientales. Il ne se peut rien de plus exact que les cartons qui bordent cette Carte, les plans des principaux Ports y sont dépeints, les ancreages où il faut mouiller, les brasses d'eau, les rochers & les basses qu'il faut éviter, & les entrées du Me-nam, du Gange & de l'Inde y sont marquées aussi exactement que celles de la Seine ou de la Loire le sont dans nos Cartes.

Extracto da página ii de *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point être publiées* – Seconde Partie de Melchisedéch Thevénot, Paris, 1664

Além da publicação do roteiro de Aleixo da Mota, esse volume inclui três cartas portuguesas manuscritas: uma das ilhas do Japão e das Filipinas, outra da área marítima do sueste asiático e, sobretudo, uma carta do oceano Índico ocidental que inclui *insets* de Mombaça, Moçambique, Sofala e Socotorá. Esta carta foi feita em 1649 por João Teixeira, “cosmographo de Sua Majestade, qui a navigé dans ces mers l'espace de trente-cinq ans en qualité de Pilote Major des Caraques de Portugal, traduit d'un Manuscrit Portugais” e foi encontrada num navio português por Monsieur de la Grand-Maison que, durante quatro ou cinco anos, comandou navios do Rei de Portugal nas costas de Angola e “elle est du patron de celles que l'on donne aus Pilotes des Vaisseaux qui vont de Lisbonne aux Indes Orientales”.

Provavelmente, esta carta foi conhecida e copiada pelos cartógrafos holandeses contemporâneos, nomeadamente por Pieter Goos, porquanto as suas cartas são demasiado semelhantes à carta de João Teixeira Albernaz II de 1649.

A obra de Melchisedéch Thevénot inclui na sua *Partie IV* um texto intitulado *L'Asie de Barros ou L'Histoire des conquestes des Portugais aux Indes Orientales*.

³¹ “Routier pour la Navigation des Indes Orientales [...] par Aleixo da Mota”.

¹ⁿ <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9627356d.texteImage>. Acedido em Outubro de 2018.



Source: GALLICANUM / BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE

Relations de divers voyages curieux qui n'ont point être publiées – II. Partie



Relations de divers voyages curieux qui n'ont point être publiées – IV. Partie

A publicação dos textos de Aleixo da Mota e de João de Barros, bem como da carta náutica de João Teixeira Albernaz II, constituem, por si sós, um claro exemplo do interesse que a expansão portuguesa despertava na Europa e que o contributo português para o conhecimento náutico do oceano Índico não era dispiciendo.

(5) John Seller (1632–1697)

John Seller foi um editor inglês pioneiro na produção de cartas e publicações náuticas, um negócio que até então era dominado pelas empresas continentais holandesas de raiz familiar, caso dos Blaeu, dos Jansson, dos Goos e, depois, dos Mortier e dos van Keulen.

A partir de 1671, John Seller foi nomeado *Hydrographer to the King* e, nesse ano, publicou o primeiro volume de um atlas a que deu o título de *The English Pilot*, a que se seguiu a publicação da primeira edição do *The English Pilot for Oriental Navigation* em 1675.

The English Pilot revelou-se importante para a navegação inglesa e veio a ser publicado em diversas edições entre 1671 e 1803, primeiro por John Seller e depois por outros editores incluindo Charles Price, John Thornton e a firma Mount & Page.

Após a morte de John Seller, em 1701 a empresa de Thomas Mount e William Page republicou esse roteiro, mas o seu concorrente e rival John Thornton (1641-1708), que tinha sido *Hydrographer to the East India Company*, também decidiu publicar uma outra edição do mesmo roteiro em 1703, nele incluindo algumas cartas que possuía das regiões orientais. Depois, foi o seu filho Samuel Thornton que voltou a publicá-lo em 1711, mas após a sua morte em 1715, os seus direitos foram adquiridos por Mount & Page.

A consulta da edição de 1723 do *The English Pilot [...] for the Oriental Navigation*³² não inclui qualquer referência a fontes portuguesas, embora a utilização da toponímia portuguesa nas áreas marítimas do oceano Índico seja muito frequente.

Porém, só um estudo comparativo entre os textos do *The English Pilot* e dos roteiros portugueses, poderá determinar qual o grau de influência da literatura ou da cartografia portuguesa nos trabalhos de John Seller, de John Thornton ou do seu filho Samuel Thornton.

(6) Johannes van Keulen (1654-1711)

Johannes van Keulen foi um cartógrafo e editor holandês que em 1681 produziu e editou um atlas náutico (*Zee-Atlas*) e depois um roteiro (*Zee-Fakkel*) que tiveram grande sucesso e repetidas edições ao longo dos anos. A sua actividade foi continuada pelo seu filho Gerard van Keulen (1678–1726), que produziu novas edições dos vários volumes do atlas e do roteiro e, depois, pelo seu neto Johannes (II) van Keulen (1704–1755) que, como hidrógrafo da VOC, publicou em 1753 uma nova edição do atlas originalmente feito pelo seu avô. Nessa edição do atlas incluiu muitas cartas náuticas das águas asiáticas que pertenciam à VOC e que até então eram secretas, para evitar que os concorrentes conhecessem os seus segredos náuticos.

A actividade cartográfica dos van Keulen ainda prosseguiu com o seu bisneto Gerard Hulst van Keulen (1733-1801), que produziu a última edição do *Zee-Fakkel*, o que torna esta família num dos maiores exemplos da produção cartográfica dos Países Baixos.

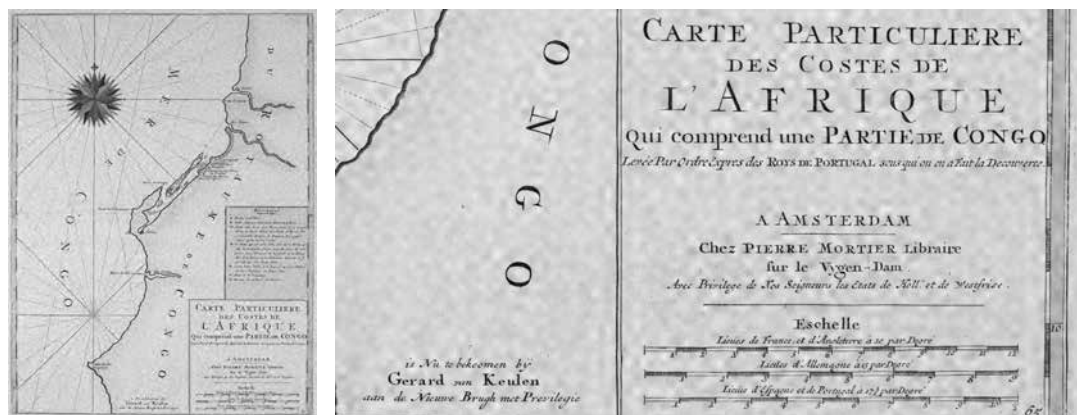
O acesso à obra dos van Keulen não é fácil para quem não domina a língua holandesa, mas é possível atenuar essa limitação através da *Memory of the Netherlands*.³³

Na pesquisa efectuada não se encontrou qualquer referência a cartas ou informações cartográficas de origem portuguesa. Uma única excepção é uma carta da costa de

³² Biblioteca do Exército, Cota: 44-3-1. *The English Pilot. The third book: Describing the Sea coasts, Capes, Headlands, Streights, Soundings, Sands, Shoals, Rocks and Dangers: The Islands, Bays, Roads, Harbours, and Ports in the Oriental Navigation [...] collected for the general benefit of our own countrymen*, 1723.

³³ A *Memory of the Netherlands* é uma base de dados organizada pela *Koninklijke Bibliotheek* | Nationale Bibliotheek van Nederland que, entre outros registos, inclui imagens de cartas e de atlas existentes em mais de uma centena de arquivos, museus e bibliotecas holandesas.

Angola editada por Pierre Mortier (a que adiante nos referiremos), que Gerard van Keulen copiou integralmente e publicou “com privilégio”.



Carte Particuliere des Costes de L'Afrique, inicialmente copiada por Pierre Mortier e depois por Gerard van Keulen do original manuscrito de João Teixeira Albarnaz II

Esta carta inclui, como subtítulo, a frase “*Levées par ordre expres des Roys de Portugal. Sous qui on a fait la Découverte de l'Afrique*”, que adiante procuraremos interpretar.

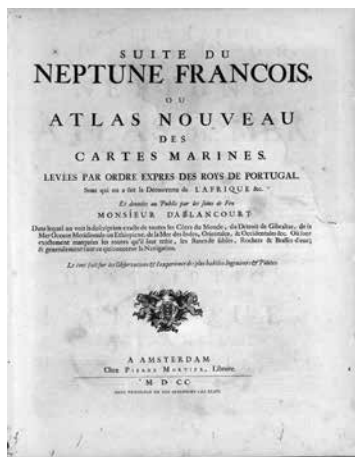
(7) Pierre Mortier (1661-1711)

Pierre Mortier, foi um editor holandês de ascendência francesa que em 1693 publicou em Amesterdão um atlas a que chamou *Le Neptune François*. Em 1700 reeditou-o com 29 novas cartas náuticas das costas ocidentais e orientais africanas e deu-lhe o nome de *Suite do Neptune François ou Atlas Nouveau des Cartes marines*, com o expressivo subtítulo *Levées par ordre expres des Roys de Portugal. Sous qui on a fait la Découverte de l'Afrique*.³⁴

Nessa nova edição há 17 cartas – incluindo sete cartas de áreas do oceano Índico - cujo título inclui a referida expressão e que foram copiadas do *Atlas de África* de 1655 de João Teixeira Albarnaz II, existente nos *Archives Nationales de Paris* e que está reproduzido no volume V dos *Portugaliae Monumenta Cartographica*.³⁵

³⁴ Biblioteca Nacional de Portugal, Cota: BNP-ca-11-3-r. *Suite do Neptune François ou Atlas Nouveau des Cartes marines*, Amsterdam, Chez Pierre Mortier, 1700.

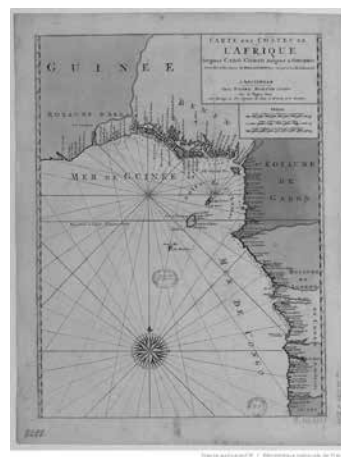
³⁵ O título do atlas é: *Livro da descrição de toda a costa de África e ilhas que a esta parte pertencem, com todos os Portos e Babias e Baixos e mais Particularidades que a minha notícia chegarão. Feito por João Teixeira Albarnaz, Cosmographo dos Reynos de Portugal. Por sua Magestade que Deus guarde. Anno de 1655.*



1700 – Frontispício de *Suite du Neptune François* ou *Atlas Nouveau des Cartes Marines* de Pierre Mortier



1655 – Carta de João Teixeira Albernaz II do *Atlas de África* (Estampa 558 A do vol. V dos PMC)



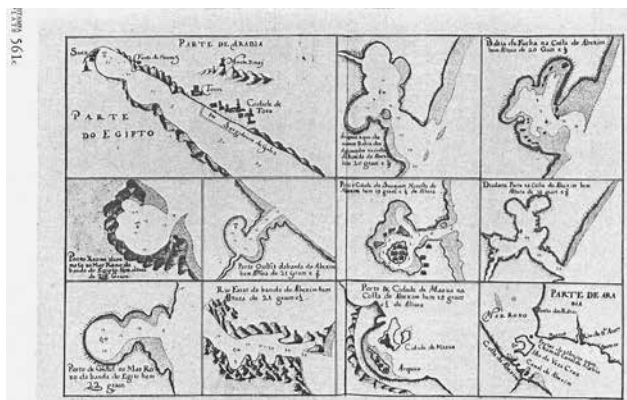
1700 – *Carte des Costes de l'Afrique depuis Cabo Corso jusqu'es à Omorro* de Pierre Mortier

Segundo a opinião de Armando Cortesão, este caso da reprodução do *Atlas de África* de 1655 de João Teixeira Albernaz II pelo editor Pierre Mortier, resultou de suborno³⁶. Porém, não terá sido isso o que aconteceu, porque nessa altura os cofres portugueses estavam cheios e “tudo” se encomendava no estrangeiro, desde as construções sumptuosas, às mobílias, às tapeçarias e às pinturas e, naturalmente, a publicação de cartas náuticas, que também era um caso de afirmação de prestígio externo de que a dinastia reinante bem precisava para recuperar a sua imagem numa Europa que olhava a Casa de Bragança como usurpadora do trono em Portugal.

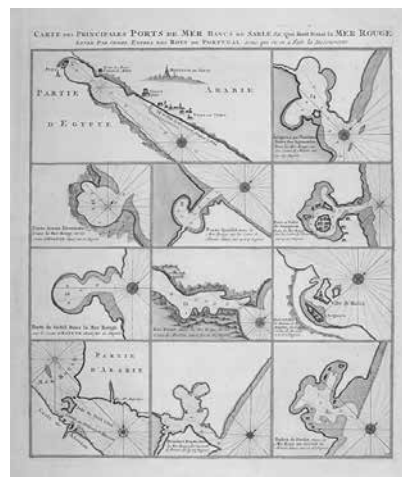
A publicação do *Atlas de África*, independentemente de ter resultado de encomenda ou de suborno, conseguiu associar a cartografia portuguesa às costas africanas do Atlântico e do Índico.

Um outro aspecto muito curioso do contributo português para a cartografia náutica do oceano Índico refere-se à cartografia do Mar Vermelho.

³⁶ Armando Cortesão e Henry Thomas, *Carta das Novas que vieram a El-Rei Nosso Senhor do Descobrimento do Preste João (Lisboa, 1521)*, Lisboa, Bertrand, 1938, p. 55.



1655 – Carta de João Teixeira Albernaz II do *Atlas de África* (Estampa 561 C do vol. V dos PMC)



1720 – *Carte des Principales Ports de Mer, bancs de sable [...] Mer Rouge*

A consulta do *Roteiro de Mar Roxo* de D. João de Castro³⁷ revela que as baías e portos seleccionados e desenhados por volta de 1540 pelo governador de Goa, quase coincidem com a carta desenhada por João Teixeira Alvernaz II em 1655 e que Pierre Mortier copiou posteriormente, isto é, a cartografia do mar Vermelho baseou-se durante cerca de dois séculos nos trabalhos hidrográficos de D. João de Castro.

(8) Pieter van der Aa (1659-1733)

Pieter van der Aa foi um livreiro e editor holandês que durante 50 anos publicou 28 volumes de atlas e livros de viagens, que incluem algumas centenas de cartas. Um desses livros foi publicado em Leyden no ano de 1707 e tem como título *Cartes des itinéraires et voyages modernes, qui ont esté faits tant par mer que par terre, dans toutes les parties du monde*.³⁸ Essas cartas não têm rigor geográfico nem interesse náutico, mas algumas delas referem expressamente o contributo português para a sua realização.

Assim acontece com uma carta de África, onde é referido ter sido feita de acordo com as viagens marítimas portuguesas. Outras cartas anotam com grande destaque, terem sido feitas a partir das relações de viagem de Lopo Soares de Albergaria (Ceilão), D. João de Castro (mar Vermelho) e João Baptista Lavanha (golfo de Cambaia), mas

³⁷ *Roteiro do Mar Roxo de Dom João de Castro*, introdução de Luis de Albuquerque, Lisboa, Edições Inapa, 1991.

³⁸ Carl Moreland e David Bannister, *op. cit.*, p. 121.

também de Lopo Vaz de Sampaio (reino de Sonda) e Diogo Lopes de Sequeira (Molucas e Samatra).³⁹



Africa volgens de alder-eerste [...] (Afrique suivant les premiers voyages par mer des portugais [...]), par Pierre van der Aa



La grande Ile de Ceilon [...] dressée sur les relations de Lopo Soares d'Albeheria [...], par Pierre van der Aa



La mer rouge avec les côtes de l'Arabie [...] dressée sur les relations de voyage de Jean de Castro [...], par Pierre van der Aa



Le [...]Guzarate avec la golfe de Cambaye et ses courants / suivant le rapport des portugais, décrit par I. B. de Lavanha [...], par Pierre van der Aa

A surpresa das cartas de Pieter van der Aa está, sobretudo, na expressa referência aos relatos de dignitários portugueses, designadamente governadores da Índia da primeira metade do século XVI, o que é verdadeiramente enigmático.

³⁹ Bibliothèque Nationale de France, Pieter van der Aa.

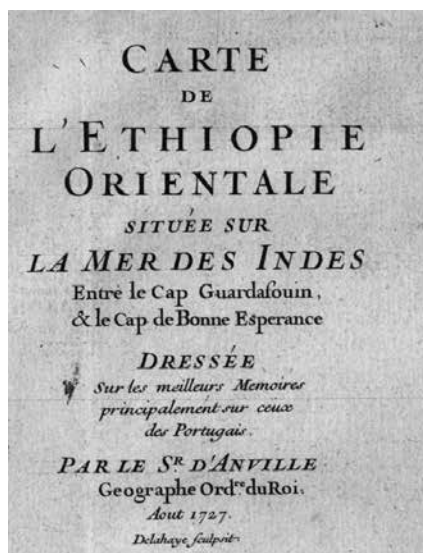
¹ⁿ <http://data.bnf.fr/fr/documents-by-rdt/12512844/150/page1>. Acedido em Outubro de 2018.

(9) Jean Baptiste Bourguignon d'Anville (1697-1782)

Jean Baptiste Bourguignon d'Anville foi um dos mais notáveis cartógrafos franceses do século XVIII, conhecendo-se mais de duas centenas de mapas que produziu, entre os quais se incluem muitas cartas náuticas, sobretudo dos mares da China.⁴⁰

Como reconhecimento do seu valor como cartógrafo, o rei de França nomeou-o em 1773 como seu primeiro geógrafo, numa época em que a cartografia francesa era considerada a melhor do mundo.

Embora os seus trabalhos cartográficos incidissem principalmente sobre a China e sobre as Américas, uma das primeiras cartas que publicou em 1727 - *Carte de l'Ethiopie Orientale située sur la mer des Indes entre le cap Gardafouin & le Cap de Bonne Esperance* – informa que essa carta foi “dressée sur les meilleurs Mémoires principalement sur ceux des Portugais”.



1727 – *Carte de l'Ethiopie Orientale située sur la mer des Indes entre le cap Gardafouin & le Cap de Bonne Esperance* / par Sr. d'Anville geographe ord[inai]re du (BNP - cc-1171-a)

⁴⁰ Carl Moreland e David Bannister, *op. cit.*, p. 132.

Significa que, nesse ano de 1727, o cartógrafo Bourguignon d'Anville reconhecia a informação náutica portuguesa como uma das melhores a que recorria.

(10) Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772)

Jacques-Nicolas Bellin foi um *ingénieur de la Marine* e assessor do *Dépôt des cartes et plans de la Marine* de 1721 a 1741 e, depois, seu hidrógrafo-chefe de 1741 a 1772. Em 1764 publicou em Paris um atlas intitulado *Le Petit Atlas Maritime – Recueil de Cartes et Plans des Quatre Parties du Monde*, uma obra em cinco volumes que constitui o maior repertório de cartografia náutica até então produzido, com cerca de 575 cartas e planos hidrográficos.⁴¹

Das 124 cartas do *Tome III* do atlas de Bellin, relativo à Ásia e África, há cerca de 25 cartas da orla marítima da Ásia do Sul, desde o mar Vermelho até Malaca, além de 8 cartas relativas à costa oriental de África e a algumas ilhas daquela região.

A obra que o próprio autor considerou “única no seu género”, resultou de cerca de quatro dezenas de anos de trabalhos e da compilação de informações de pilotos franceses, mas também da cópia de cartas náuticas holandesas, inglesas, espanholas, russas e suecas, que o autor menciona. Porém, em mais de cinco centenas de cartas que são apresentadas no *Le Petit Atlas Maritime*, Bellin não faz qualquer referência a cartas portuguesas, o que é muito intrigante.

De facto, embora naquela época não houvesse cartas portuguesas impressas, o facto é que o hidrógrafo-chefe do *Dépôt des cartes et plans de la Marine*, teve certamente acesso a muitas cartas e roteiros manuscritos portugueses das costas brasileiras e de várias áreas do oceano Índico, que certamente utilizou mas que entendeu não referir.

(9) Jean Baptiste d'Aprés de Manneville (1707-1780)

Jean Baptiste d'Aprés de Manneville tornou-se navegador desde a sua juventude e nas suas viagens passara a recolher muitas informações sobre a navegação nos mares que cruzava e as terras que visitava, enquanto *Capitaine des Vaisseaux de La Compagnie des Indes*, até porque possuía formação matemática.

Com base nessas informações, em 1745 publicou *Le Neptune Oriental*, um roteiro que incluía 26 cartas náuticas e que teve grande sucesso. Porém, sentindo-se insatisfeito com o seu trabalho mas também encorajado pelo acolhimento que tivera, passou mais trinta anos a preparar uma nova edição da sua obra, com os novos conhecimentos e descobertas, para a qual teve muitas colaborações, designadamente do hidrógrafo inglês Alexander Dalrymple⁴².

⁴¹ *Le Petit Atlas Maritime – Recueil de Cartes et Plans des Quatre Parties du Monde*. Biblioteca Central da Marinha, Cota: 2R7-21 a 2R7-25.

⁴² Carl Moreland e David Bannister, *op. cit.*, p. 134.

Em 1775, simultaneamente em Paris e Brest, publicou *Le Neptune Oriental dédié au Roi*⁴³, que inclui um extenso prefácio de uma dezena de páginas que se inicia com uma frase alusiva às navegações portuguesas:

Avant que les Portugais eussent doublé le cap de Bonne Espérance, on ne connoissoit guere en Europe les avantages qu'on pouvoir retirer de la Navigation des Indes orientales.⁴⁴

O prefácio apresenta com grande detalhe a história da primeira viagem de Vasco da Gama e, para além de acentuar a experiência náutica do autor, refere a importância de ter efectuado muitas observações directas e de também ter recolhido muitas informações de pilotos. Depois de descrever as grandes expedições oceânicas, de tratar dos conhecimentos magnéticos, da utilização das agulhas e da utilização do astrolábio para determinar a latitude, trata da necessidade das cartas náuticas e declara o Infante D. Henrique como o seu inventor.

A obra inclui um roteiro com cerca de duas centenas de páginas que descrevem as rotas marítimas desde o oceano Atlântico ao mar da China, com frequentes referências a roteiros, a pilotos e a algumas cartas portuguesas, mas também inclui mais de seis dezenas de cartas náuticas que, provavelmente, são as mais conformes e mais informativas até então produzidas.

Le Neptune Oriental dédié au Roi reproduz o roteiro de Manuel de Mesquita Perestrello, intitulado *Description de la côte d'Afrique depuis le cap de Bonne-Esperance jusqu'au cap des Courans*⁴⁵, enquanto a *Carte Réduite de la Cote Méridionale d'Afrique* inclui um inset do *Plan de la Baye de Lagoa*, em que é mencionado o já citado roteiro de Manoel de Mesquita Perestrello. Ao longo do texto de *Le Neptune Oriental dédié au Roi*, o piloto Aleixo da Mota é citado algumas vezes.

Da leitura do *Le Neptune Oriental dédié au Roi*, pode concluir-se que D'Après de Mannevillette tinha uma vasto conhecimento sobre a expansão marítima portuguesa e que a tinha em elevado apreço.

(12) Alexander Dalrymple (1737-1808)

Alexander Dalrymple era escocês e serviu na Índia, desde 1752, como correspondente da East India Company (EIC). Interessado pela navegação, veio a ser nomeado como *First Hydrographer to the EIC* em 1779, isto é, tornou-se o responsável pela produção de cartas náuticas dos portos e barras das regiões dominadas por aquela companhia.⁴⁶

A EIC desenvolvia actividades de natureza hidrográfica nas águas e portos do mar Árábico e do mar de Bengala desde o início da sua instalação no subcontinente indiano,

⁴³ *Le Neptune Oriental dédié au Roi*. Biblioteca Central da Marinha, Cota: AT-15-01 e AT-15-02.

⁴⁴ Jean Baptiste d'Après de Mannevillette, *Le Neptune Oriental dédié au Roi*, Preface, p. i.

⁴⁵ Jean Baptiste d'Après de Mannevillette, *op. cit.*, pp. 48-64.

⁴⁶ Manoshi Bhattacharya, *op. cit.*, p. 48.

designadamente através de John e de Samuel Thornton que, entre 1703 e 1750, tinham desempenhado as funções de *Hydrographers to the EIC*.

Esse cargo foi ocupado entre 1779 e 1795 por Alexander Dalrymple, que produziu 88 cartas hidrográficas das costas indianas, devidamente identificadas⁴⁷, mas também muitas outras de todo mundo. De regresso à Grã Bretanha, em 1795 foi escolhido pelo rei para ser o primeiro *Hydrographer of the Navy*, com a responsabilidade de produzir e de abastecer os navios da Royal Navy com cartas, roteiros e outras publicações náuticas.

Calcula-se que, como hidrógrafo da EIC [entre 1779 e 1795] e depois como *Hydrographer to the Admiralty* [entre 1795 e 1808], Dalrymple tenha produzido 1116 cartas, conforme revela um estudo académico⁴⁸, a confirmar a ideia de ter produzido “qualquer coisa como um milhar de cartas dos oceanos Índico e Pacífico”.⁴⁹

Muitas das cartas editadas por Alexander Dalrymple estão hoje conservadas em museus e arquivos, salientando-se as colecções da *National Library of Australia* (584 registos), da Biblioteca Nacional de España (500 registos) e da *Bibliothèque Nationale de France* (cerca de 400 registos).⁵⁰

Na pesquisa efectuada foram identificadas 13 cartas impressas a partir de manuscritos portugueses, uns anónimos, mas outros atribuídos a Manoel de Mesquita Perestrello, João Teixeira Albernaz, Manoel Pimentel e Simão António da Rosa Pinheiro.

- (1) Plan of Querimboo and the Adjacent Islands / From a Portuguese MS supposed by Capt. Bento de Almedoe. 1779
- (2) Plan of Mombass on the East Coast of Africa / From a Portuguese MS. Part of the East Coast of Africa / with Capt. Bento de Almedoe's Track. 1781
- (3) Chart of the strait of Solor / From a Portuguese MS used by the Portuguese of Macao in the navigation to Timor. 1781
- (4) Plan of Plettenberg bay called St. Francisco / by Manoel de Mesquita Perestrello. 1781.
- (5) Plan of Ascensão Island / From Manoel Pimentel, Arte de Navegar. A Draught of the Island of Trindade [...]. The Island of Trindade [...]. 1781
- (6) Bahia Ferosa on the Coast of Melinde / From Manuel Piementel. Plan of the Island Zanzibar / From Manuel Piementel. 1782
- (7) Plan of Hiarbane / From a Portuguese MS. Plan of Quelimanie River [...] in the Land of Megofie on the Coast of Quama / From van Keulen. 1782
- (8) Chart of Andaman Islands / From a Portuguese MS. 1784

⁴⁷ Manoshi Bhattacharya, *op. cit.*, pp. 53-55.

⁴⁸ Andrew R. Cook, *Alexander Dalrymple (1737-1808), hydrographer to the East India Company and the Admiralty, as publisher: a catalogue of books and charts*. In <http://hdl.handle.net/10023/2634>. Acedido em Outubro de 2018.

⁴⁹ Carl Moreland e David Bannister, *op. cit.*, p. 172.

⁵⁰ A Biblioteca Nacional de Portugal possui apenas seis cartas de Alexander Dalrymple na sua cartoteca.

(9) Chart of the East Coast of Africa / From a Portuguese MS received from Capt. Robert Holdford. Chart of the Coast of Zanzibar [...]. Chart of the Coast of Ethiopia / From Cape Delgado to Bombats [...]. 1787

(10) Chart of the East Coast of Africa / Comprehending the Country of the Cafres / Made by the express Order of the King of Portugal and Published at Amsterdam by P. Mortier. Including Coast of Angoxa / From a Portuguese MS. 1787.

(11) A Plain Chart of the Coast of Brazil from the Islands St. Anna to the Point Juatinga / For the use of the Portuguese Ships by Simão António da Rosa Pinheiro / Rio Janeiro, 1785. 1790

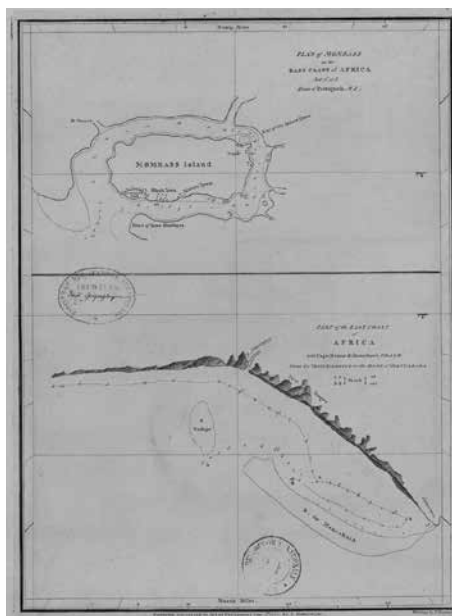
(12) Map of the North Coast of New-Guinea by João Teixeira, Cosmographer to the King of Portugal, 1649. Carte pour les éclaircisemens géographiques sur la Nouvelle Bretagne et les côtes sept.^{les} de la Nouvelle Guinée. 1790.

(13) Chart of Cancao and Part of the Coast of Cambodia / From a Portuguese MS. 1792.

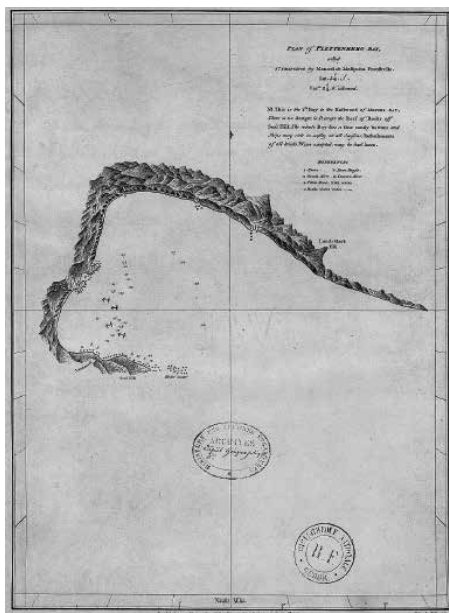
Destaca-se a diversidade da origem geográfica destas cartas, embora quase todas se refiram ao oceano Índico e, sobretudo, o facto de no último quartel do século XVIII, ainda serem impressas por Alexander Dalrymple as cartas ou esboços cartográficos de Manoel de Mesquita Perestrello (1575) e de João Teixeira Albernaz II (1649).



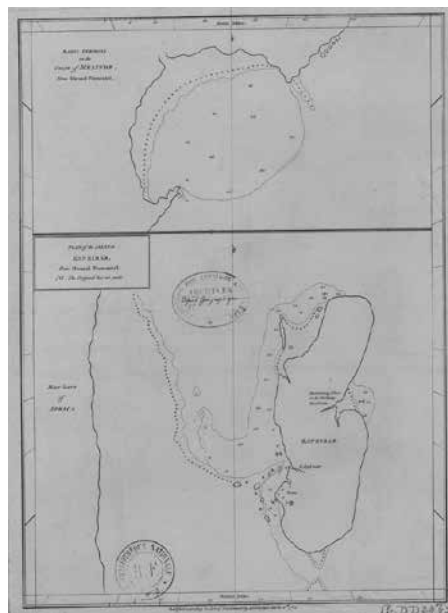
1779 – *Islands of Querimboo / Plan of Querimboo and the adjacent islands / from a Portuguese M.S.*



1781 – *Plan of Mombass on the East Coast of Africa from a Portuguese M.S.*



1781 – *Plan of Plettenberg bay called St. Francisco by Manoel de Mesquita Perestrello* / [from Van Keulen]



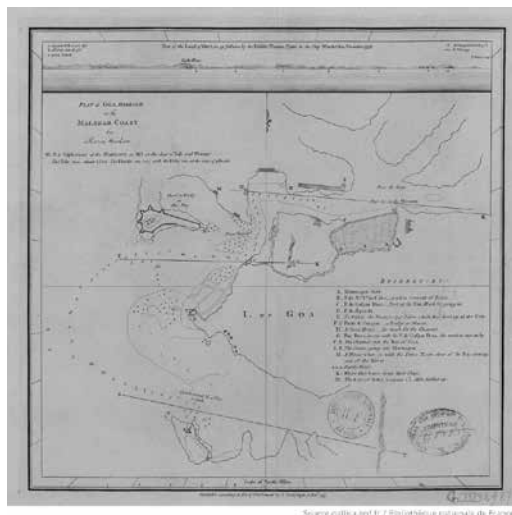
1782 – *Bahia Formosa on the Coast of Melinde; Plan of the Island of Zanzibar* / from Manoel Pimentel

Um caso muito interessante da cartografia náutica publicada por Alexander Dalrymple é o *Plan of Goa harbour on the Malabar coast / by Reeves Woodson / published by A. Dalrymple, 1775*, de que existe uma cópia na Sociedade de Geografia de Lisboa.⁵¹ Embora essa carta não refira ter sido copiada, o facto é que ela é uma cópia exacta de uma carta anónima intitulada *Vista da terra de Goa em 19 brassas de fundo*, um manuscrito de 1758 que pertence ao acervo do Arquivo Histórico-Militar, em Lisboa.⁵²

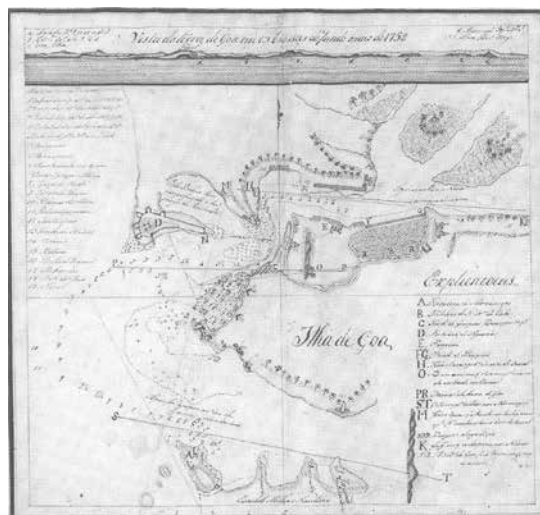
Trata-se de uma carta náutica portuguesa, legendada em português e com a indicação de muitas sondas, enfiamentos, resguardos, baixos, fundeadouros, vistas panorâmicas e uma vasta indicação de conhecenças em terra, isto é, inclui os principais elementos informativos que caracterizam uma moderna carta náutica.

⁵¹ Cartoteca da Sociedade de Geografia de Lisboa – SGL 1-R-45.

⁵² Arquivo Histórico-Militar – PT/AHM/DIV/3/47/AV2/1527.



1775 – *Plan of Goa harbour on the Malabar coast*
/ by Reeves Woodson ; publ. by A. Dalrymple



1758 – *Vista da terra de Goa em 19 brassas de fundo*
anno de 1758 (Lisboa, A.H.M.)

Síntese Conclusiva

O século XVI foi o século dos portugueses no oceano Índico e o século XVII foi o século do aparecimento dos holandeses, dos ingleses e dos franceses e das guerras pelo seu domínio, travadas primeiro entre os portugueses e os holandeses, isto é, entre o velho poder marítimo e o poder marítimo emergente e, depois, entre os ingleses e os seus rivais comerciais e militares.

A cartografia náutica estava em desenvolvimento na Europa desde os finais do século XVI e revelou-se um instrumento essencial para o suporte das navegações, para o progresso do comércio marítimo e para a afirmação dos novos poderes marítimos.

Nessa época já prevalecia o conceito de informação partilhada e a informação portuguesa foi naturalmente aproveitada pelas cartografias náuticas holandesa, inglesa e francesa dos séculos XVII e XVIII, embora os contornos desse aproveitamento nem sempre tivessem sido assinalados.

O estudo efectuado baseou-se numa amostra de uma dúzia de cartógrafos de grande notoriedade, mas dele não podem ser tiradas conclusões definitivas. Embora a cartografia náutica que se analisou refira os trabalhos cartográficos ou roteirísticos de D. João de Castro, de Manoel de Mesquita Perestrelo, de Aleixo da Mota e de João Teixeira Albarnaz II, entre outros menos conhecidos, verifica-se que a maior parte dessa informação se refere à área marítima da Carreira da Índia, isto é, a uma área específica que é o oceano Índico ocidental, situada entre o cabo da Boa Esperança e as costas do Concão e do Malabar.

Por isso, poder concluir-se que o contributo português para a cartografia náutica do oceano Índico nos séculos XVI a XVIII foi assinalável, embora fosse limitado às áreas geográficas onde residiam os seus interesses comerciais e, em especial, as rotas marítimas que frequentavam.

Porém, esse contributo que não pode ser quantificado, poderá ser melhor interpretado através da contabilização possível da frequência com que foram utilizadas as informações náuticas portuguesas, o que é apresentado no quadro seguinte:

As referências à cartografia ou aos roteiros portugueses

Robert Dudley	1573-1649	Com algumas referências
Pieter Goos	1615-1675	Com algumas referências
Hendrick Doncker	1626-1699	Com algumas referências
Melchisedéch Thevénot	1620-1692	Com referências muito frequentes
John Seller	1632-1697	Sem quaisquer registos ou referências
Johannes van Keulen	1654-1711	Com algumas referências
Pierre Mortier	1661-1711	Com referências muito frequentes
Pieter van der Aa	1659-1733	Com algumas referências
J. B. Bourguignon d'Anville	1697-1782	Com algumas referências
Jacques-Nicolas Bellin	1703-1772	Sem quaisquer registos ou referências
J. B. d'Après de Manneville	1707-1780	Com referências muito frequentes
Alexander Dalrymple	1737-1808	Com referências muito frequentes

Significa que os portugueses foram pioneiros e contribuíram de alguma forma para o progresso da cartografia náutica do oceano Índico, embora a quantificação desse contributo seja um assunto ainda em aberto.

A simples consulta da cartografia náutica contemporânea mostra que a toponímia portuguesa resistiu ao tempo e esse é, certamente, um legado cultural de grande significado para a memória histórica do conhecimento geográfico do oceano Índico.

Independentemente da utilização mais ou menos intensa da informação náutica portuguesa – assunto que necessita de mais investigação e análise cartográfica comparativa – muita da toponímia adoptada pelos portugueses no século XVI no oceano Índico persistiu e chegou aos nossos dias, constituindo uma das mais expressivas memórias da expansão marítima portuguesa.

Fontes e Bibliografia

Fontes

BELLIN, Jacques-Nicolas, *Petit Atlas Maritime, ou Recueil de Cartes et de Plans des Quatre Parties du Monde*, par le Sieur Bellin, Ingénieur de la Marine, 1764, Versailles, Imprimerie du Departement de la Marine, 1773.

DUDLEY, Robert, *Dell'Arcano del Mare di D. Ruberto Dudleo Duca di Nortumbri e Conte de Warwich*, Firenze, Nella Stamperia di Francesco Onofri, 1646. Disponível em: <http://www.bne.es/es/Busqueda/resultado.html>. Acedido em Outubro de 2018.

MANNEVILLETTE, Jean-Baptiste d'Après de, *Le Neptune Oriental dedié au Roi*, Paris, Chez Demonville e Brest, Chez Malassis, 1775.

MORTIER, Pierre, *Suite du Neptune Francois, ou Atlas Nouveau des Cartes Marines*. Levées par ordre expres des Roys de Portugal. Sous qui on a fait la Découverte de l'Afrique &c., Chez Pierre Mortier, Libraire, Amsterdam, 1700.

[TEIXEIRA, Luís], *Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, alturas e derrotas que há na costa do Brasil desde o cabo de Santo Agostinho até ao estreito de Magalhães*, edição fac-similada do manuscrito da Biblioteca da Ajuda, Leitura, introdução e notas de Melba Ferreira da Costa, Lisboa, Tagol, 1988.

THÉVENOT, Melchisedec, "Routier pour la Navigation des Indes Orientales, avec la decription des isles, barres, entrées de Ports, & Basses ou Bancs, dont la connaissance est necessaire aus Pilotes par Aleixo da Mota". In *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point etre publiées*, Tome Premier, Paris, Chez Thomas Moette Libraire, 1696.

THORNTON, Samuel, *The English Pilot. The third book: Describing the sea coasts, capes, headlands, streights, soundings, sands, shoals, rocks and dangers: The islands, bays, roads, harbours, and ports in the Oriental Navigation [...] collected for the general benefit of our own countrymen*, London, edited by Thomas Page and William and Fisher Mount, 1723.

WAGHENAER, Lucas Jansz, *Spiegel der zeevaardt*. Manuscrito da Universiteitsbibliotheek Utrecht. Disponível em: <http://bc.library.uu.nl/princely-example-world%E2%80%99s-first-nautical-atlas.html>. Acedido em Outubro de 2018.

Bibliografia

BHATTACHARYA, Manoshi, *Charting the Deep - A History of the Indian Naval Hydrographic Department*, New Delhi, Himalayan Books, 2004.

BLAKE, John, *The Sea Chart – The Illustrated History of Nautical Maps and Navigational Charts*, 2nd Edition, London, Bloomsbury Publishing Plc, 2016.

BOXER, Charles R, *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, 2^a Edição, Harmondsworth, Penguin Books, 1973.

———, *O Império Marítimo Português, 1415-1825*, 3^a Edição, Lisboa, Edições 70, 1992.

CANAS, António Costa, *Naufrágios e Longitude*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003.

- COOK, Andrew R., *Alexander Dalrymple (1737-1808), hydrographer to the East India Company and the Admiralty, as publisher: a catalogue of books and charts*. A Thesis submitted for the Degree of PhD at the University of St. Andrews, Scotland, 1993. In <http://hdl.handle.net/10023/2634>. Acedido em Outubro de 2018.
- CORTESÃO, Armando e MOTA, Avelino Teixeira da, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 6 volumes, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1960, Reedição, Lisboa, 1987.
- COSTA, Abel Fontoura da, *A Marinharia dos Descobrimentos*, 4ª Edição, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1983.
- COSTA, Adelino Rodrigues da, “A cartografia náutica de Goa nos séculos XVI a XVIII”. In *Revista Oriente*, nº 7, Dezembro, 2003, pp. 102-120.
- DAVID, Andrew C. F., “Alexander Dalrymple and the emergence of the Admiralty chart”. In *Five hundred years of Nautical Science, 1400-1900*, proceedings of the Third International Reunion for History of Nautical Science and Hydrography, Greenwich, 1979, pp. 153-166.
- DESTOMBS, Marcel, “Les plus anciens sondages portés sur les cartes nautiques aux XVI^e et XVII^e siècles: contribution à l’histoire de l’océanographie”. In Gunter Schilder, Peter van der Krogt e Steven de Clercq (ed.), *Selected Contributions to the History of Cartography and Scientific Instruments*, Utrecht, HES Publishers, 1987.
- FARO, Jorge, *Manuel Godinho de Erédia Cosmógrafo*, separata do *Panorama*, II série, n.ºs 13-14, Lisboa, 1955.
- HELMINK, Leen, *The Secret Atlas of the Dutch East India Company*. Disponível em: http://www.helmink.com/Antique_Maps_Secret_Atlas.php. Acedido em Outubro de 2018.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, *A Cartografia Portuguesa e a construção da imagem do Mundo*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1991.
- MORELAND, Carl and BANNISTER, David, *Antique Maps*, Third edition 1989 (originally published by Longman 1983), London, Phaidon Press Limited, 1993.
- MOTA, Avelino Teixeira da, *Cartas antigas da Índia existentes em Portugal (séculos XVIII, XIX e XX)*, Separata CXVI do Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1979.
- PIMENTEL, Manuel, *Arte de Navegar em que se ensinão as regras praticas e os modos de cartear, e de graduar a balestilha por via de numeros e muitos problemas uteis à navegação e roteiro das viagens e costas maritimas da Guiné, Angola, Brazil, Indias e Ilhas Occidentaes e Orientaes / por Manoel Pimentel; novamente emendado e accrescentadas muitas derrotas [...]*, Lisboa, na Officina de Miguel Manescal da Costa, 1762.
- RITCHIE, G. S., “The History of Hydrography – An Enlightened European Era 1660-1800”. In *International Hydrographic Review*, Monaco, LXVIII (I), January, 1991.
- SCHILDER, Günter, “The so-called *Atlas Amsterdam* by Isaak de Graaf of about 1700. A remarkable cartographic document of the Dutch East India Company”. In *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota – In Memoriam*, Vol. I, Lisboa, Academia de Marinha e IICT, 1987, pp. 133-154.
- VASCONCELOS, José Frazão de, “Apontamentos sobre José da Costa Miranda”. In *Boletim Geral do Ultramar*, Nº 385-386, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, Julho-Agosto, 1957, pp. 265-274.

A ILHA DE MOÇAMBIQUE NA ROTEIRÍSTICA E NA CARTOGRAFIA E SUA EVOLUÇÃO, SÉCULOS XV A XVIII

José Manuel Malhão Pereira¹

Introdução

Em 1958, o médico e oficial da Armada, Júlio Gonçalves, membro da Academia das Ciências e na altura Secretário Geral da Sociedade de Geografia, no seu prefácio ao *Bahr-I-Mohit ou Espelho dos Mares de Sidi-Ali Bem Hussein*, afirmava o seguinte:

Escrevemos e não nos cansaremos de repetir que uma história honesta das audaciosas façanhas marítimas portuguesas, jamais se fará exclusivamente com o recurso à tradição nacional e suas precárias fontes, ou com o mero exaltar de vultos isolados.

Depois de acentuar que deveríamos recorrer fontes das culturas por nós contactadas, afirmava ainda:

Dessas fontes estrangeiras, há duas que nos merecem, a nós signatários destas linhas, a mais insistente pesquisa e imparcial interpretação: as italianas e as orientais. Sem elas a historiografia dos Descobrimentos despe-se de todo o interesse. Uma tal historiografia, urge limpá-la de muito **escalracho**, de muito ditirambo inadequado, de muita fantasia desarvorada.

Que o nosso conjunto esforço seja levado a cabo com êxito.²

Júlio Gonçalves, membro de uma ilustre família Goesa, estava a criticar, talvez com algum exagero, o por vezes eurocentrismo da historiografia portuguesa.

É inegável, que o ambiente político e social dessa época, e mesmo das anteriores, tendia a provocar a produção de algum *escalracho*.

Contudo, o nosso historiador, que nos deixou em 1963, não pôde usufruir, por exemplo, da totalidade do conteúdo do valioso acervo do Centro/Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, nomeadamente as suas separatas verdes, onde nos cerca de 250 eruditos trabalhos, pontificam, entre os de muitos historiadores portugueses, nomes como os de Ernst Crone, David Waters, Emmanuel Poulle, Guy Beaujoin, G. R. Tibbetts, Francis Rogers, Jean Aubin, Theodore Monod, Ibrahim Khoury, W. G. L. Randles, Denis Lombard. Estes e outros estudos, muito prestigiaram a historiografia de temas portugueses nas décadas mais recentes, e a estes autores não se poderá criticar nacionalismo ou euro centrismo.

¹ Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia da Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa.

² Ver *O Bahr-I-Mohit ou Espelho dos Mares de Sidi-Ali Ben Hussein- Roteiro do Mar das Índias*, intr. Wilhelm Tomaschek, Joseph Matznetter, pref. Júlio Gonçalves, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1958, p. 12. Ver também, José Manuel Malhão Pereira, "Some Geographical and Nautical Comments on the Muhit and Other Related Works of Seydi Ali Reis", in *Seapower, Technology and Trade, Studies in Turkish Maritime History*, ed. Dejanirah Couto, Feza Gunergun, Maria Pia Pedani, Istanbul, Piri Reis University, 2014, pp. 136-144.

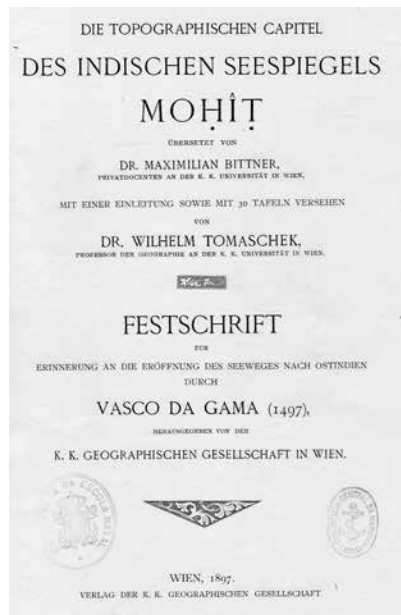
Também, naquela data, não eram ainda conhecidos os trabalhos de Teixeira da Mota e Moura Brás, que estudam com profundidade os métodos e instrumentos de navegação do Índico.³

Mas na altura, Júlio Gonçalves aludia concretamente ao facto de que os marinheiros lusos, ao chegarem ao Índico em 1498, encontraram um mar já há séculos navegado, com técnicas náuticas evoluídas e perfeitamente adequadas ao condicionalismo físico desse mar, onde se navegava entre trópicos e ao sabor das monções.

E não há dúvida que tal acontecia. De facto, o próprio documento que a Sociedade de Geografia publicava em 1958, e era objeto do prefácio de Júlio Gonçalves, fazia parte de uma das ações comemorativas da viagem de Vasco da Gama, efetuadas em 1898 pela Academia das Ciências de Viena de Áustria, concretizada com um profundo estudo do mesmo, efetuado pelo geógrafo Wilhelm Tomaschek, agora parcialmente publicado, e em português.

A página de rosto deste trabalho, apresenta-se na imagem. Era o *Mohit*, trabalho de compilação efetuado pelo Almirante turco que tinha sido encarregado de fazer regressar a Suez as galés de Piri Reis, que depois de desbaratadas pelos portugueses, se refugiaram em Bassorá, no Golfo Pérsico.⁴

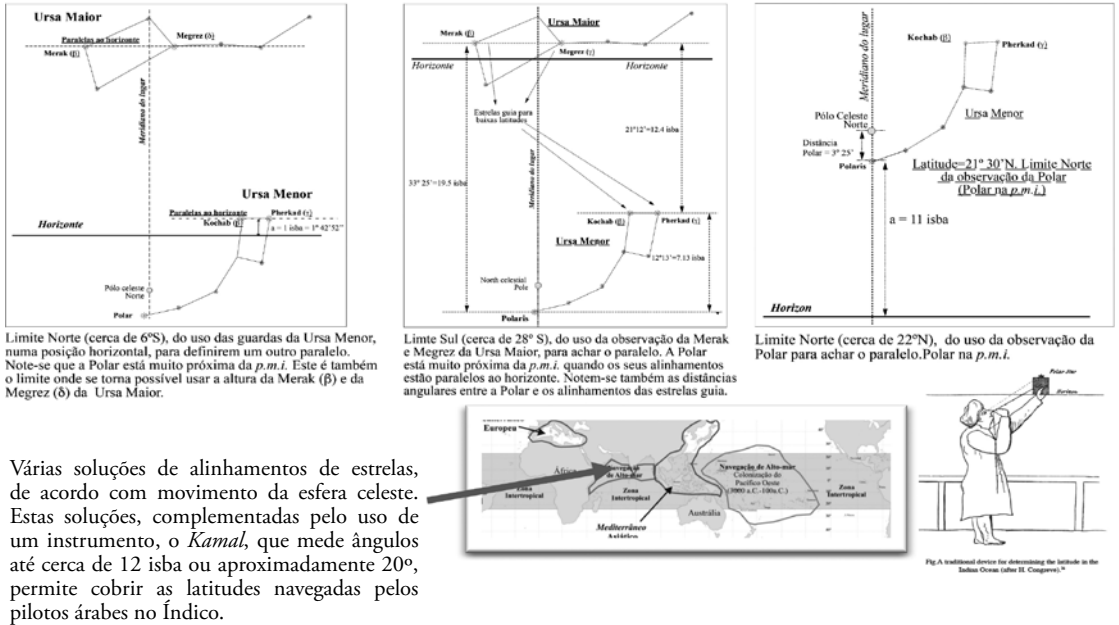
Por dificuldades meteorológicas e militares, Ali Çelebi não regressou, mas foi arrastado para a costa do Malabar. O seu regresso deu-se por terra, e em Ahmadabad, onde permaneceu cerca de três anos, dedicou-se a coligir os trabalhos náuticos de autores antigos, nomeadamente os de Suleiman Al Mahri e de Ibn Madjid. Note-se que a obra compila mais de 10 trabalhos árabes de navegação. O seu trabalho foi considerado



³ Ver MOTA, Teixeira da, *Méthodes de Navigation et Cartographie Nautique dans L'Océan Indien Avant le XVI Siècle*, Lisboa, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, 1963; Brás, C. A. Moura, *O Encontro das Marinhas Oriental e Ocidental na Era dos Descobrimentos*, intr., notas, Júlio Gonçalves, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1962. Ver também, embora mais recentes, e cobrindo essencialmente o condicionalismo físico e os aspetos técnicos da navegação no Índico e Pacífico NW: José Manuel Malhão Pereira, "East and West Encounter at Sea" in *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, 2 vols., vol.I, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2012, pp. 7-22; José Manuel Malhão Pereira, "The Stellar Compass and the *Kamal*, an Interpretation of its Practical Use", in *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, 2 vols., vol.I, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2012, pp. 24-50.

⁴ Sobre o confronto das galés turcas com os portugueses, por meados do século XVI, ver, José Manuel Malhão Pereira, *As Ações Navais de Piri Reis e Seydi Ali Reis e a Expansão Turca no Índico. Fatores Náuticos e Meteorológicos*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016 (a publicar).

importante na historiografia, até serem publicados os profundos estudos, entre outros, de Gabriel Ferrand e de G. R. Tibbet.⁵



E estas técnicas, desenvolvidas ao longo dos séculos, permitiram a navegação de alto-mar no Índico Norte e também no designado Mediterrâneo Asiático (Ver fig. 1).

Baseavam-se essencialmente na navegação ao longo do paralelo, que era atingido por observação de estrelas, essencialmente a polar na sua passagem meridiana inferior (ou noutra qualquer posição de acordo com correções à altura observada), não deixando, contudo, de por engenhoso método, utilizar algumas das estrelas das Ursas Menor e Maior, em determinados alinhamentos e posições da esfera celeste, para navegação no Hemisfério Sul. Essas últimas engenhosas soluções são resumidas na figura 1, compiladas de trabalhos deste autor.⁶

Note-se também que as navegações se desenrolavam entre trópicos, o que permitia utilizar a rosa sideral para soltar rumos, baseados no azimute do nascer e pôr de estrelas. Algumas soluções para os dois hemisférios apresentam-se na mesma figura, onde se vê

⁵ Ver, G. R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese*, London, The Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971e ainda, Gabriel Ferrand, *Introduction à L'Astronomie Nautique Arabe*, Paris, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1928.

⁶ Ver, José Manuel Malhão Pereira, "The Mohit of Sidi Ali Çelebi and the Portuguese. Exchanges and Engagements on Geographical and Nautical Knowledge", in *Estudos de História das Návicas e das Navegações de Alto-Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2013, vol. 2, pp. 305-318.

que utilizando um instrumento que mede apenas ângulos até cerca de 20°, o *kamal*, se pode conduzir a navegação na área intertropical⁷.

As considerações acima, e o que penso sobre a história das navegações, permitem-me comentar que acho muito apropriado o tema do *Simpósio*, que vai no sentido do que pensava Júlio Gonçalves, ressaltando, contudo, que nas últimas seis ou mesmo sete décadas, se tem arrancado muito *escalracho*, pelo menos do dilatado terreno da história da náutica.

Na continuação do acima exposto, iremos analisar o modo como os marinheiros portugueses se adaptaram ao novo ambiente marítimo a partir de 1488 e até às últimas décadas do século XVII, tomando como pretexto (ou exemplo), a informação colhida ao longo do tempo, para a ilha de Moçambique, nomeadamente os planos hidrográficos que foram sendo elaborados e a cartografia adjacente, as plantas ou desenhos, necessárias para o exercício do poder administrativo, os roteiros que indicavam aos pilotos o modo de escalar este porto, os métodos de navegação usados, e as trocas científicas com os marinheiros do Índico.

Discutiremos também, as trocas científicas e técnicas entre os marinheiros portugueses e os malaios, persas, chineses, indianos ou árabes.

A ilha de Moçambique e a navegação no Índico

Ibn Majid e Sulaiman al-Mahri descreveram ao seu modo, nos seus trabalhos, a costa oriental africana até ao cabo das Correntes⁸, pelo que, como anteriormente dissemos, Vasco da Gama já navegava em áreas frequentadas por mercadores árabes e por zonas onde o poder político muçulmano estava estabelecido.

A primeira descrição portuguesa de Moçambique, nos aspetos físico e social, está no designado *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*. Nos aspetos físicos ou hidrográficos, que nos interessam, são dados apenas alguns indícios sobre as sondas e a natureza e forma da baía.

Contudo, a experiência adquirida pelos pilotos de Gama, terá sido valiosa para permitir enriquecer um futuro roteiro e a cartografia associada. Quanto a baixos, ficou naturalmente na memória dos pilotos e no seu registo escrito, até porque foi evidentemente, dada ordem para sondar e até houve um encalhe.

⁷ Ver os trabalhos deste autor que estudam os aspetos técnicos dos métodos usados na área e citados nas notas acima.

⁸ G. R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese*, London, The Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971, pp. 429 a 431. Outras obras destes pilotos têm sido publicadas, destacando-se, de Ibn Majid, três roteiros desconhecidos e o poema de Sofala. Ver, Ibrahim Khoury, *As-Sufaliyya "The Poem of Sofala" by Ahmad Ibn Majid*, Coimbra, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1983 e T. A. Chumovsky, *Três Roteiros Desconhecidos de Ahmad Ibn Madjid, o Piloto Árabe de Vasco da Gama*, trad. Myron Malkiel-Jirmounsky, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960.

Notemos que Duarte Pacheco no seu *Esmeraldo* e na primeira década do século XVI indica claramente o modo de colher a informação hidrográfica necessária, afirmando que:

“... serão aqui declaradas tôdaldas rotas, scilicet, como jaz um promontório ou lugar com outro, e isto por que esta obra leve ordem e fundamento, e a costa mais seguramente se possa navegar; e o mesmo as conhecenças das terras e assi onde estão as baixas, que para isto é muito necessário saber-se; também das sondas que há em alguns lugares, em quanta altura são, e assi as deferenças dos fundos, scilicet, se é vaza ou área ou pedra ou saibro ou arestas ou burgau, que calidade a tal sonda é, e, sendo conhecida, quantas léguas haverá dali a terra; e o mesmo, as marés se são nordeste e sudoeste assi como a nissa Espanha, ou se são de norte e sul, ou de leste e oeste, ou de noroeste e sueste, as quais pera entrarem e saírem nas barras e bocas dos rios são forçadamente necessárias; e assi, as alturas de cada um dos pólos, por onde se pode saber quantos graus se cada lugar aparta em ladeza da equinocial, e também a natureza da gente desta Etiópia o seu modo de viver; e assim direi do comércio”⁹.



Fig. 2. Moçambique no *Livro de Marinharia de João de Lisboa*

⁹ Cf. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, intr., Damião Peres, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1988, pp. 15, 16.

É este um claro programa, exposto muito cedo no século XVI, que norteará os pilotos para a elaboração dos seus roteiros, nomeadamente a ação do próprio Duarte Pacheco, que na Guiné executou importante trabalho hidrográfico.

Pouco mais tarde João de Lisboa já segue este programa, com a sua descrição de Moçambique. De facto, logo, c. 1514, o seu designado *Livro de Marinhabria*, informa que o rumo de Moçambique a Calicute é de nordeste sudoeste e a quarta leste oeste, havendo na derrota 775 léguas, distância e rumo bastante aproximados da realidade.

Dá ainda uma descrição física e hidrográfica muito completa de Moçambique e das costas contíguas, acompanhada de descrição gráfica, como se poderá ver na figura 2, acima.

Tem ainda outra informação importante, relacionada com a navegação do Índico, dado que em pequeno parágrafo dá uma breve noção do modo de proceder para determinar a latitude utilizando a “estrela”, certamente a Polar e a tavoleta, que será o *Kamal*. Ver fig. 3¹⁰.

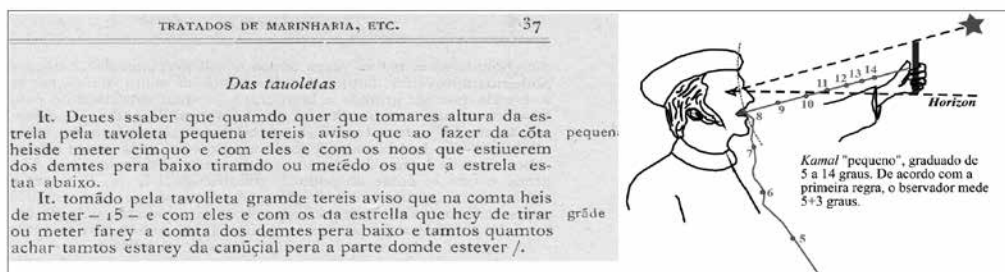


Fig. 3. O uso do *Kamal*, de acordo com João de Lisboa

O *Livro de Francisco Rodrigues*, de c. 1514, embora não tenha descrição geográfica ou hidrográfica de Moçambique, tem incluída, na sua valiosa cartografia, uma carta da costa oriental de África, cujo excerto se apresentará mais abaixo.

Contudo, a *Suma Oriental de Tomé Pires*, que Armando Cortesão estuda em conjunto com o trabalho de Francisco Rodrigues, contém muitos indícios da troca e recolha de informação entre portugueses e a população local. Transcrevo do trabalho de Cortesão:

“A informação que [Francisco Rodrigues] dá sobre as terras que ele próprio visitou é, naturalmente, mais valiosa e vivida que a obtida em segunda mão; mas mesmo esta é excepcionalmente valiosa para o tempo, devido ao local onde a coligiu e à sua posição oficial, que o punha em contacto direto com o mundo cosmopolita

¹⁰ Ver, José Manuel Malhão Pereira, “Indian Ocean and Chinese Techniques of Navigation: Reflections on Nautical Information from Early Portuguese Sources”, in *Estudos da História da Náutica Náutica e das navegações de Alto-Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2 vols., 2012Vol. I, pp. 73-80. Neste trabalho, apresentado em Mandvi, (Guzarate, Índia), são desenvolvidas as técnicas náuticas usadas na área.

dos viajantes orientais, capitães de navios, pilotos e negociantes que frequentavam Malaca, não falando já das informações colhidas de muitos Portugueses.”¹¹.

Tem este documento outra importante informação, que transcrevo de um estudo Rui Loureiro. Depois de dar muita informação correspondente às ilhas Molucas afirma:

As ilhas de Ceirá começam da ilha de Guram e vem casy apomtar junto com Maluquo, e é estreita esta ilha. E navega se asy pola bamda de dentro por Ambom como por de fora, [etc., etc.] e asy de huuá parte como da outra hé povoado de portos he povoações. Por demtro sam os portos de Gule Gule, Bemuaor, Ceilam e outros, atee Bamdá. E por detras sam Tana Muárolu, Varam, e dizem que por detras hé bem segura a navegaçã. E em breve as ilhas d’Ambon sam estas: Ambom, Yta, Qoay, Vul, Miçalao. Se falamdo nestas ilhas de junto com Bamdam for afastado dos pilotos, eu nom so[u] culpado, porque nisto me cometo a quem la foy. Ysto tenho sabido por mouros, por suas cartas, que muitas vezes vy, e se suas cartas foram arrumadas, fora decraradamête. Seja ysto pera leer e nom pera rotear, etc.¹².

A interpretação que se tem dado a este passo da *Suma*, corresponderá a um indício de que os marinheiros da área não usavam cartas rumadas, mas sim outro tipo de registo náutico mais assemelhado a um roteiro, onde se informaria o piloto, e por exemplo, do rumo da rosa sidereal entre portos, e outras informações náutica adequadas às considerações teóricas contidas nos manuais náuticos que circulariam pelos navegantes.

O *Livro de Marinharía de André Pires*, contem o procedimento para de Moçambique, “que está em quinze graus da banda do Sul”, demandar os portos do Indústão contornando por Norte as ilhas Comoro.

E tem um parágrafo dedicado à “conta pela balestilha do mouro”, que é mais um indício claro da troca de informação entre as duas culturas náuticas. Luís de Albuquerque, no seu estudo crítico, interpretou este parágrafo. Também tivemos oportunidade de tratar destes assuntos com algum detalhe em trabalhos já publicados¹³.

O Roteiro de Diogo Afonso, publicado por Fontoura da Costa, é um exemplo da evolução da qualidade da informação náutica dada para a navegação no Índico, tendo a ilha de Moçambique como referência, como se poderá ver na imagem (fig. 4)¹⁴.

Segue-se o *Roteiro de Lisboa a Goa* de D. João de Castro, que amplia as informações anteriores e relata as experiências feitas a bordo, tão importantes para o evoluir da ciência náutica portuguesa.

Foi assim que se foi colhendo informação, não só por experiência própria, mas, naturalmente, recorrendo a informação obtida no local.

¹¹ Ver *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, leit., notas Armando Cortesão, Lisboa, Universidade de Coimbra, 1978, pp. 78,79.

¹² Ver Rui Manuel Loureiro, *O Manuscrito de Lisboa, da Suma Oriental de Tomé Pires. Contribuição para Uma Edição Crítica*, Macau, Instituto Português do Oriente, 1996, p.

¹³ José Manuel Malhão Pereira, “Algumas das Consequências ...”, in José Manuel Malhão Pereira, *Estudos de História ...*, op. cit., pp. 57-93.

¹⁴ Cf. A. Fontoura da Costa, *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do Séc. XVI*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, pp. 36, 37.

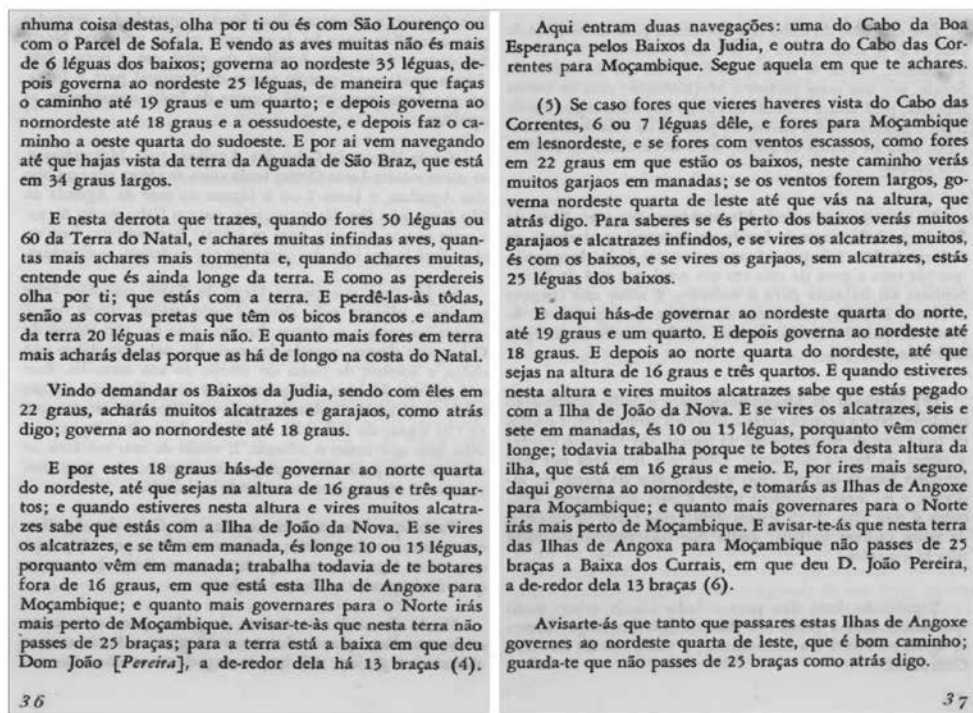


Fig. 4. Moçambique, no Roteiro de Diogo Afonso

Outros roteiros foram produzidos por todo o século XVI, ação que continuou no século XVII, culminando com a publicação dos roteiros de Luís Serrão Pimentel e os de seu filho, já no século XVIII. Tendo como referência Moçambique, e veja-se o volume da informação contida na *Arte Prática de Navegar* de Luís Serrão Pimentel, de 1681, comparada com as anteriores¹⁵.

Note-se que me referi de início ao roteiro de Sofala de Ibn Majid e repare-se na figura, que corresponde a um excerto do roteiro da *Arte Prática de Navegar* de Luís Serrão Pimentel, o texto de um roteiro de Sofala até Moçambique.

Veja-se também, e finalmente, na imagem que se segue (fig. 5), as áreas abrangidas pela informação cartográfica contida no *Livro de Francisco Rodrigues* (segunda década do século XVI), e de alguns dos roteiros de João de Lisboa (terceira década do século XVI), e comparemo-la com as referentes à *Arte de Navegar* de Manuel Pimentel (inserta no final

¹⁵ Cf. Luís Serrão Pimentel, *Arte Prática de Navegar e Regimento de Pilotos*, Lisboa, Antonio Craesbeeck de Mello, 1681, pp. 353-355. O volume da informação é bastante elucidativo da evolução da navegação no Índico, e que foi idêntica à que se passou no Sueste Asiático.

deste parágrafo), que são mais que elucidativas da experiência adquirida nas navegações dos portugueses, naturalmente com alguns empréstimos dos marinheiros locais¹⁶.

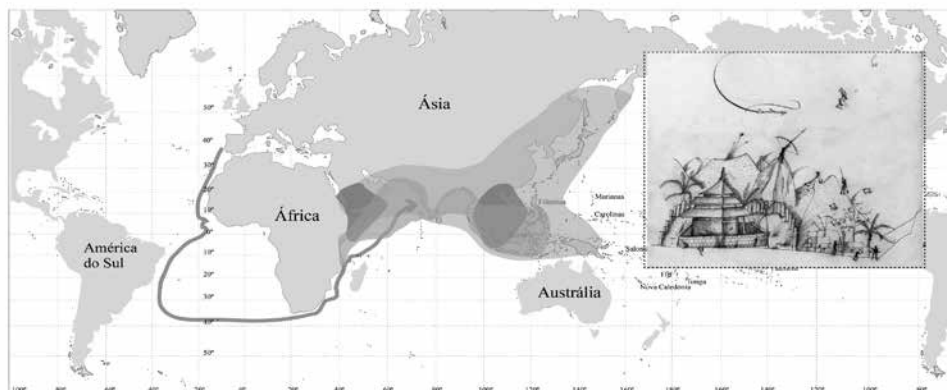


Fig. 5. Representação esquemática das áreas abrangidas pelas cartas do Oriente de Francisco Rodrigues (a azul). A laranja, as áreas abrangidas pelos Roteiros contidos no *Livro*. Note-se que as 69 vistas panorâmicas se referem às ilhas de toda a atual Indonésia. Insete-se à direita a vista panorâmica correspondente ao fólho 60 *Livro* e que representa local costeiro da atual ilha das Flores. A cinzento mostra-se esquematicamente a mancha correspondente às áreas abrangidas pelos roteiros dos fólhos 69 a 102 do *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, que é posterior a 1527. Mostra-se ainda a derrota preconizada para a viagem de Lisboa a Goa

No que respeita a informação geográfica, e entre outras, a *Suma Oriental* de Tomé Pires a que já nos referimos, e o *Livro de Duarte Barbosa* são também exemplos da adaptação dos portugueses ao Índico e Sueste Asiático. Sigamos então as imagens Anexo, que a seguir se comentam.

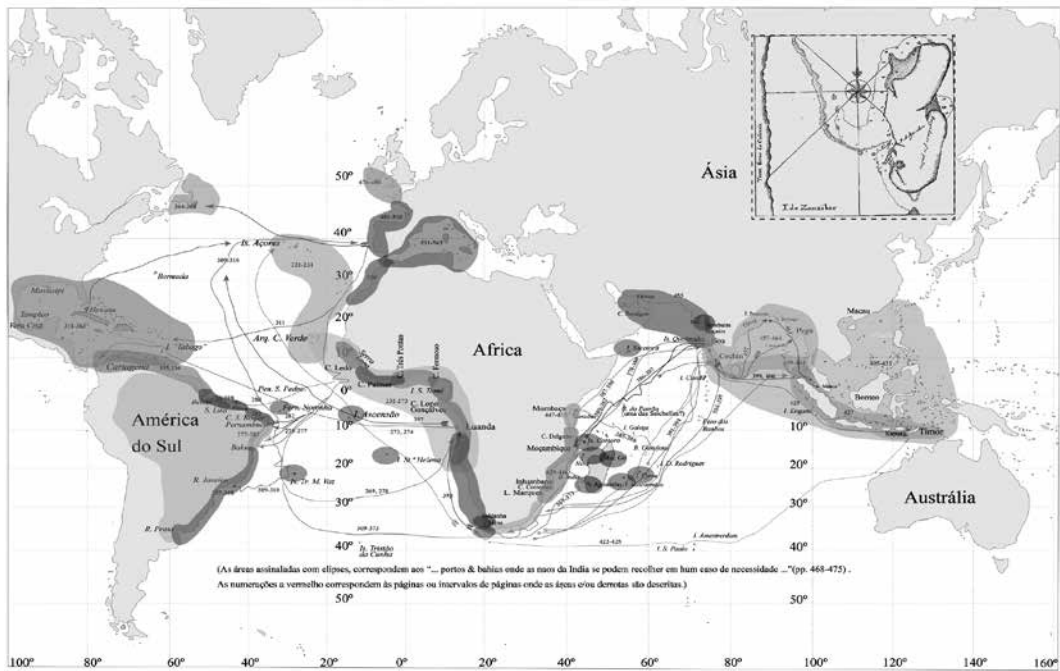
Quanto a cartografia, o Mapa de Cantino desenhado pouco depois da chegada do Gama e datado de 1502, mostra, como se poderá ver pela figura, a área de Moçambique como uma reentrância na costa, com a ilha, e os ilhéus mais ao mar.

Com o objetivo de, mesmo muito brevemente avaliar a evolução da cartografia portuguesa da área, veremos sucessivamente a carta de Hamy, de 1502, a de Egerton de 1508, a do *Livro* de Francisco Rodrigues de 1514, a de Diogo Ribeiro de 1520, a do *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, 1560, a de Domingos Teixeira, de 1573, a de Fernão Vaz Dourado, 1576, e finalmente, já para fins do século XVIII, a de José Fernandes Portugal.

Tendo agora em consideração a evolução da cartografia do porto de Moçambique, a primeira representação gráfica terá sido a de João de Lisboa, já apresentada e que se mostra, devidamente adaptada, na gravura.

¹⁶ Ver, José Manuel Malhão Pereira, *Roteiros Portugueses, Séculos XVI a XVIII. Sua Gênese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo Terrestre*, dissertação de Doutorado, Lisboa, Faculdade de Ciências, 2017, p. 50 (a fig. 5 desse trabalho) e p. 134 (a fig. 39b desse trabalho). Note-se o aumento do volume da informação em dois séculos.

Seguem-se, por ordem cronológica, e até ao século XVIII, algumas dessas cartas, sendo a maioria aquilo que poderemos designar como planos hidrográficos. Notem-se nesses planos o registo das sondas, dos baixos e dos fundeadouros¹⁷.



Sugestões para o futuro

Pelo acima exposto, poderemos concluir que a coroa portuguesa, através de uma organização adequada, colheu no Oceano Índico (e em todas as áreas da sua influência) a informação necessária para exercer o poder marítimo.

E fê-lo, naturalmente, através dos seus agentes, que não só por mar, mas também por terra, contactaram as populações locais. Mas deveremos notar, que para poder aceder ao Índico, foi necessário vencer a barreira que no Atlântico se opunha ao regresso dos navios que navegavam ao longo da costa ocidental africana e também a que se opunha à navegação para Sul, no Atlântico Sul. E também se tornou necessário desenvolver a construção naval e os métodos e instrumentos de navegação, que permitissem efetuar e repetir viagens de longo curso.

¹⁷ As imagens de planos hidrográficos, da autoria de António José da Silva de Menezes, António José de Mello e Thaumaturgo de Brito, foram-me cedidas por Arlindo Rodrigues da Costa, a quem muito agradeço.

Essa ação foi possível, visto que na península ibérica a tradição cultural greco-árabe-judaica, permitiu que se desenvolvessem os referidos métodos e instrumentos, que logo nos primeiros anos da expansão demonstraram ser eficientes e suficientes.

Poderemos assim dizer, que as trocas científicas e técnicas entre os portugueses e os habitantes do Índico, começaram cedo, na Europa, e ao chegarem ao Índico os nossos marinheiros procuraram, naturalmente, a necessária informação para lá navegarem com segurança.

É muito importante notar, que utilizando esses métodos, se efetuou a maior viagem marítima que a humanidade até à altura tinha feito, a viagem de Fernão de Magalhães, poucos anos posterior à viagem de Vasco da Gama.

E não foi só através de informação local, mas também pela experiência adquirida e pelo reconhecimento das costas e rios, fazendo levantamentos hidrográficos encomendados pela coroa, como por exemplo o reconhecimento, em 1576, da costa da África do sul e sueste por Manuel de Mesquita Perestrelo, da Guiné por Duarte Pacheco, ainda no século XV, da ilha de S. Lourenço por Paulo Rodrigues da Costa em 1613 e Pero de Almeida Cabral em 1616. Devemos recordar as *instruções náuticas para os pilotos da carreira da Índia*, de inícios do século XVII, que, apesar de tardias, deverão corresponder ao que se praticava desde muito cedo.

Posso dizer-vos por exemplo, que nunca percebi a razão pela qual Bartolomeu Dias navegou durante três meses nas costas da África do Sul depois de ter decidido regressar, e também depois de ter dobrado o Cabo, demorou tanto tempo a percorrer a costa sudoeste de África, havendo na área vento favorável. Considero, que teria instruções complementares para reconhecer a costa e o mesmo teriam todos os outros comandantes.

Ao chegar ao Índico, foi natural a curiosidade demonstrada pelos marinheiros lusos ao tomarem conhecimento das técnicas náuticas lá usadas. E como vimos acima, poderemos dizer que as levaram para casa, mas cedo se aperceberam que não eram adequadas para a navegação global.

De facto, os métodos do Índico, e também os da Polinésia eram extremamente engenhosos e muito adequados à navegação em baixas latitudes, com muito boa visibilidade, especialmente durante o período da monção de Nordeste. Com uma diminuta tabuinha, podiam os pilotos árabes, persas, indianos, malaios ou chineses, atingir, no Índico Norte o paralelo do destino, e por observações da Polar, manterem-se nesse paralelo, por observações sucessivas do mesmo astro. Mas, se quisessem dobrar o Cabo e descobrir a Europa, tais métodos não eram adequados.

Tive oportunidade de estudar com algum detalhe os métodos e instrumentos do Índico e da Polinésia, e digo-vos francamente, que quanto mais aprofundo esse estudo, mais fascinado fico com as apuradas técnicas astronómicas, e outras, que se usaram. Reparem que até tenho uma teoria para a estrela de Belém, baseada nos princípios de navegação polinésicos¹⁸.

¹⁸ Ver José Manuel Malhão Pereira, *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, vol. II, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2013, pp. 246-248.

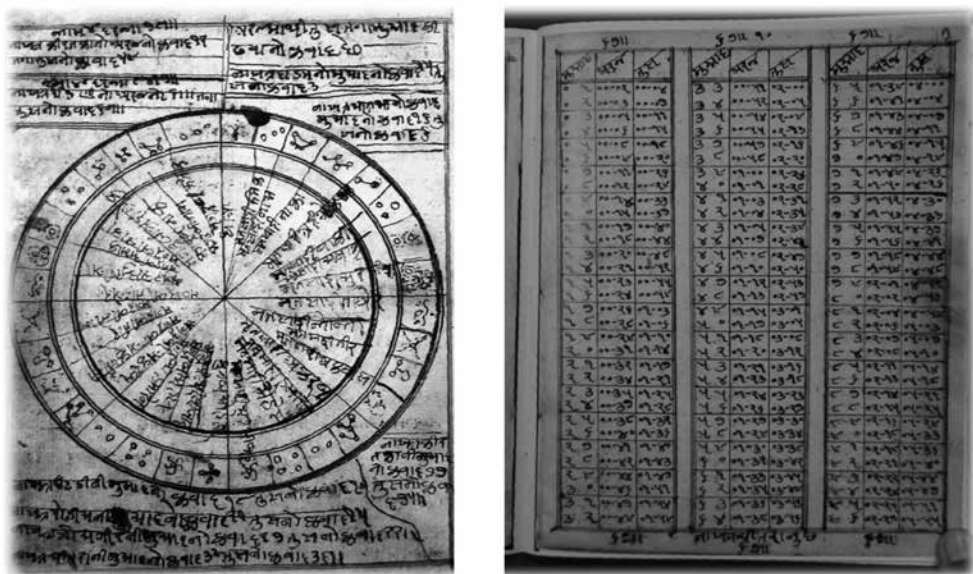


Fig. 7. Duas páginas de um *potti*, indiano, documentos ainda não estudados

E notemos que a compreensão dessas técnicas foi necessária pelo menos para elaborar as cartas ao nosso modo, sendo um exemplo de tal necessidade o mapa de Cantino, que para leste do Indostão, tem o desenho ptolemaico e as latitudes em polegadas ou as *isbas* dos árabes. Mas quanto mais estudamos o nosso envolvimento com o Índico e com o Pacífico Noroeste, mais dúvidas surgem, mais ideias nascem, mais motivos para se aprofundar determinada investigação emergem.

No meu caso, e por exemplo, gostava de analisar melhor o que era o conteúdo da carta javanesa que acima referi, o conteúdo dos *Potti* indianos (fig. 6), manuais náuticos que são já bem conhecidos e que não estão estudados, a carta Mau-khun, produzida durante as viagens de Gheng-He, no século XV, comparando-a com a idêntica carta, que detetei em Mandvi, no Guzarate (ver na fig. 8, imagem parcial da carta), a eventual influência que as descrições geográficas de Ma Huan e de Fei S'in tiveram nas de Duarte Barbosa e Tomé Pires¹⁹, o conteúdo de roteiros chineses que sei que existem, o modo como a técnica náutica do Índico absorveu os métodos europeus, etc.

¹⁹ Ver de José Manuel Malhão Pereira, “Algumas das Consequências Geográficas e Náuticas das Navegações Chinesas do Século XV”, in *Estudos de História da Náutica*, op. cit., vol. 2, pp. 60-64.

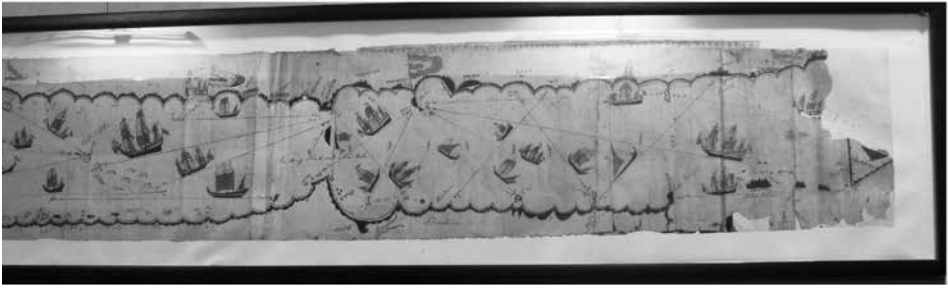


Fig. 8. Portion of the Indian chart shown during an International Conference in Mandvi, India, in 2011. It is very similar to the Mao K'un Map (see estampa 8, p.68 of Vol.I

Um dos fatores fundamentais para aprofundar os laços que nos unem ao oriente, é o estudo de línguas locais. Fico desesperado, por exemplo, de nos terem oferecido em Calecut um pequeno livro de folha de palmeira e não perceber nada do que lá está escrito.

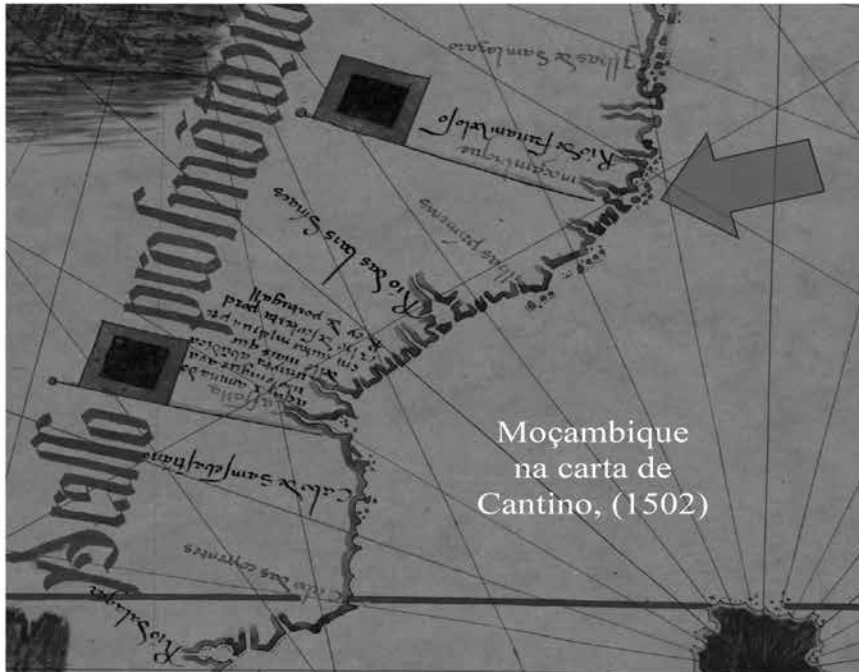
Se permitem a este humilde marinheiro, sugiro o estudo do Malaio, do Malaiala do Guzarate, do Mandarim, do Japonês, sendo o Árabe mandatório.

Para isso, além destas importantes trocas de ideias, de aprender línguas e de muito estudo (notemos que as fontes portuguesas são muito importantes para a história daqueles lugares), é preciso lá ir. É preciso mais uma vez dobrar o Cabo Bojador. Quem lá for pela primeira vez começa logo a tropeçar com os nossos vestígios. Posso dizer-vos, que há poucos meses, em Colombo, Sri Lanka, encontrei lá uma prima, uma Pereira, e o nosso cônsul é um Pinto. É bom sentirmo-nos em Família!

Anexo

Nas páginas seguintes, estão inseridos os diapositivos incluídos na apresentação que serviu à exposição deste trabalho. Estas imagens são sequencialmente comentadas no texto acima, e correspondem à evolução da representação de Moçambique na cartografia e em planos hidrográficos ou simplesmente geográficos ao longo do tempo.

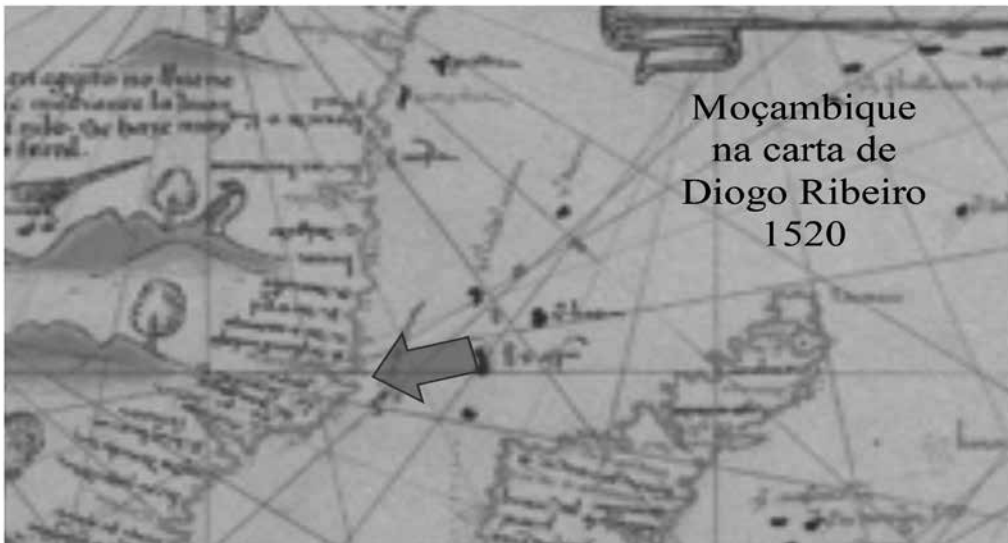
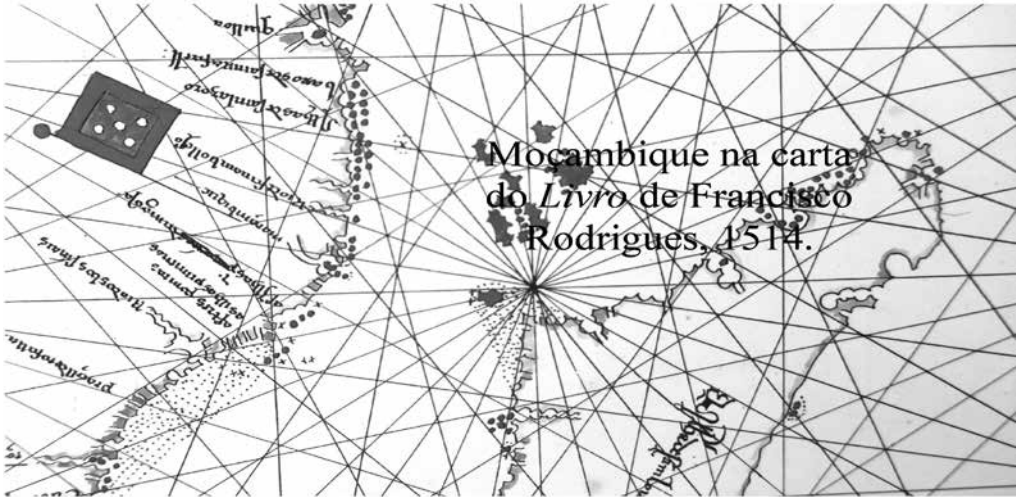
São primeiramente apresentadas as cartas ou excertos das mesmas, e finalmente os planos hidrográficos ou geográficos.

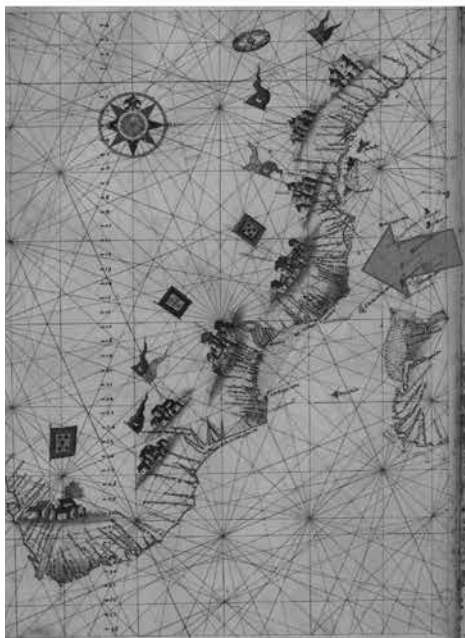


Moçambique
na carta de
Cantino, (1502)



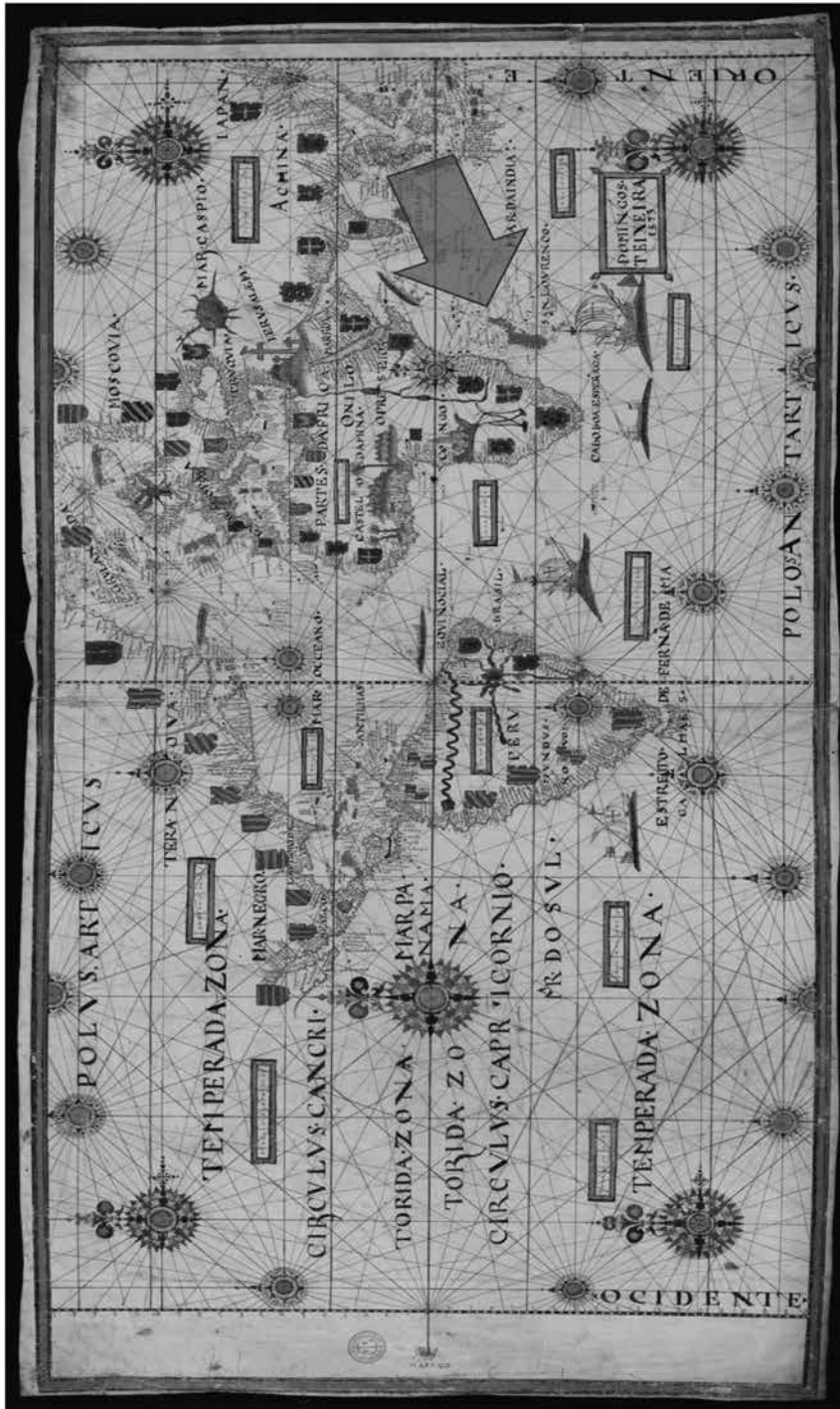
Moçambique
na carta do
Doutor Hamy, (1502)





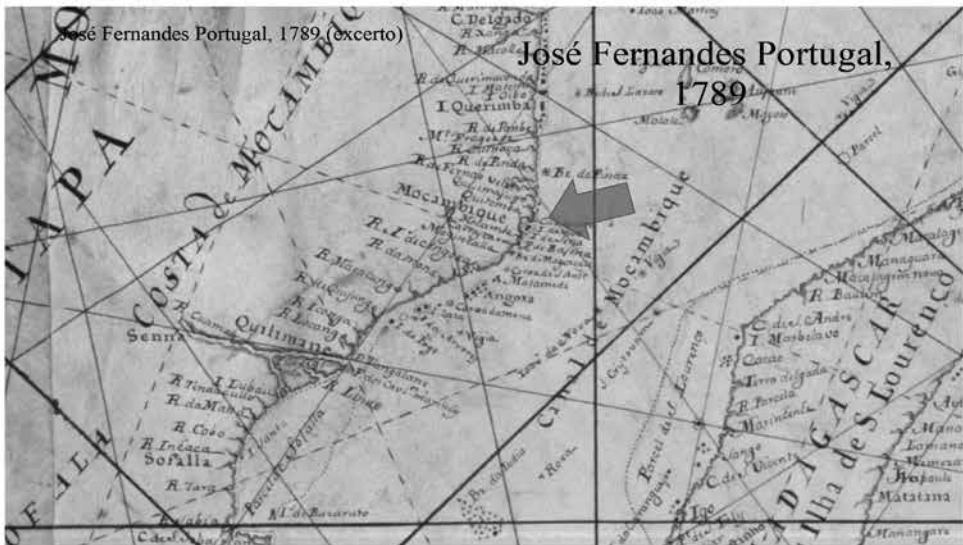
João de Lisboa, *Livro de Marinharia*,
c. 1560





Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Mocambique na carta de Domingos Teixeira, 1573



It. sabe que a terra de moçambique tẽ estes synaes - f- se vieres de mar em fora faz esta amostra de sy - f- hũa terra comprida maneira de lombada e hũ momte grande redondo no meo desta llombada que parece mõiçique ¹⁵⁹ e asy como aquy veras pintada /.

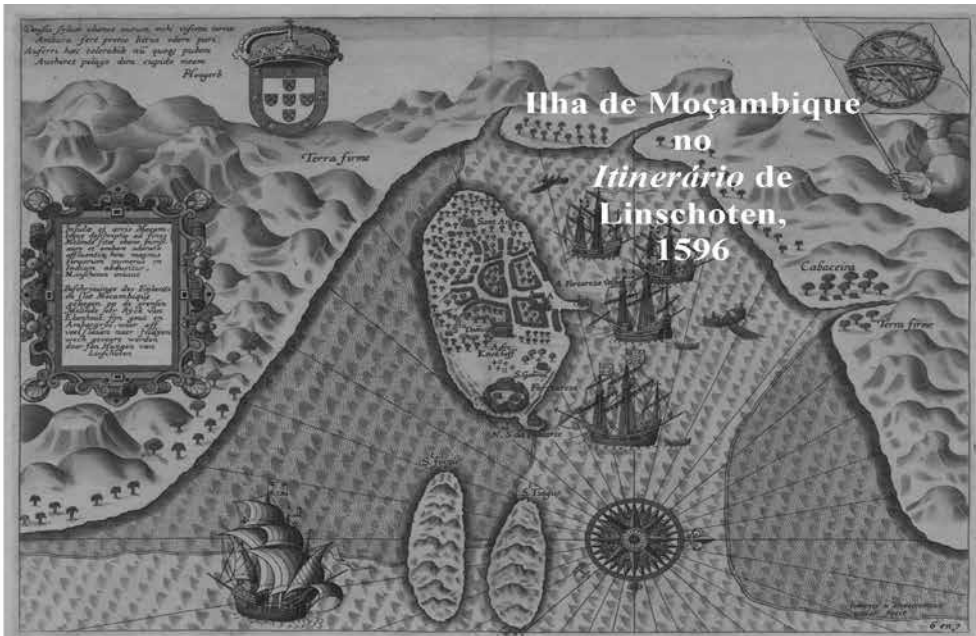
Esta a mostra que te diz neste capitullo atras da lombada que tẽ o momte no meo.

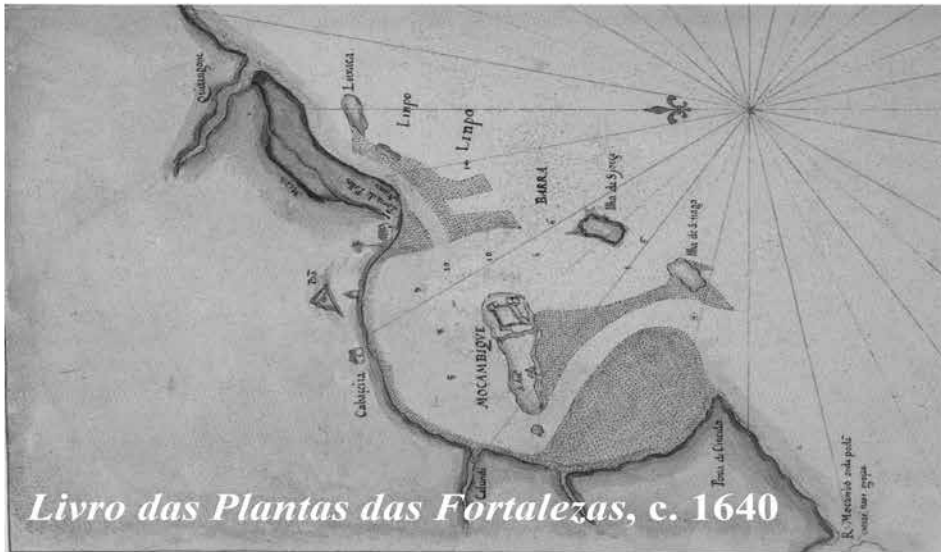


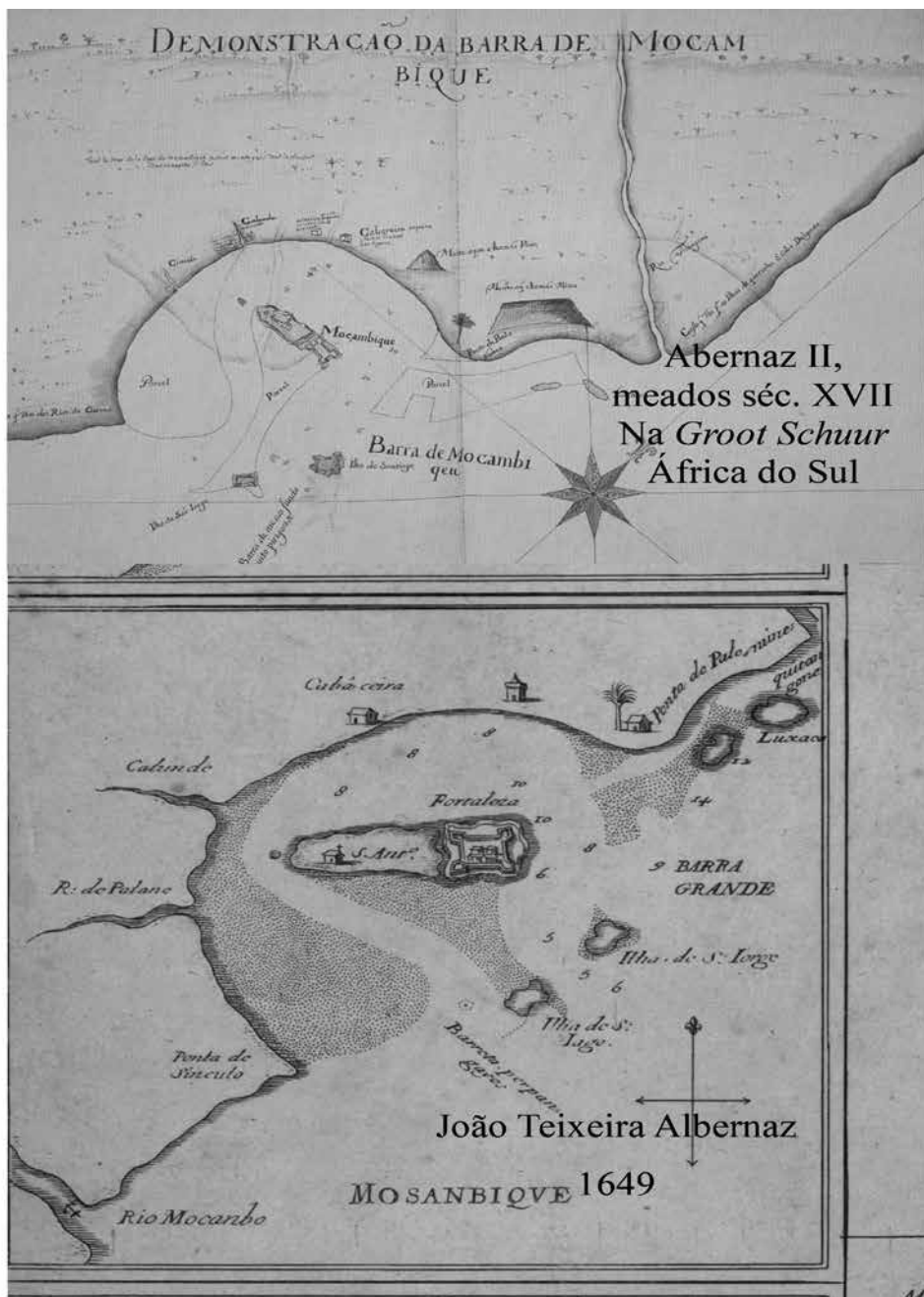
Moçambique /.

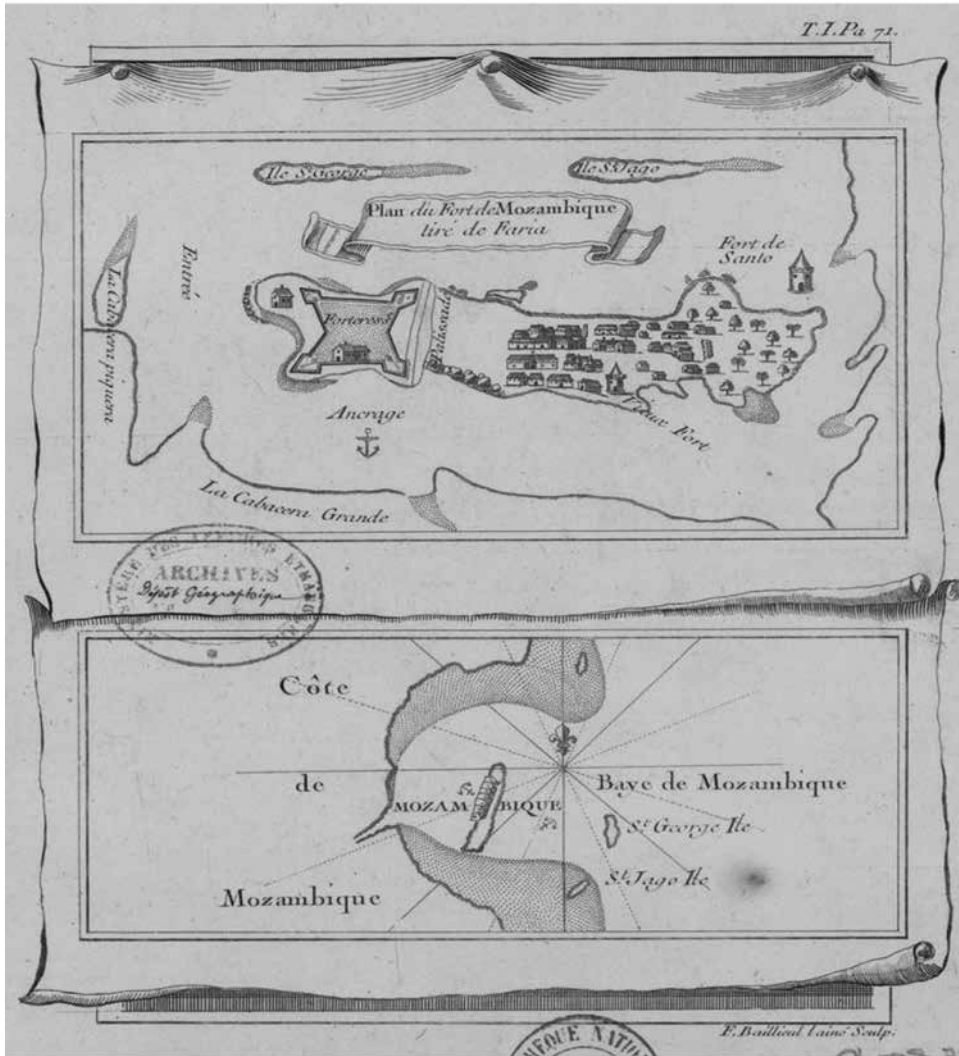
Est. IX Pag. 306

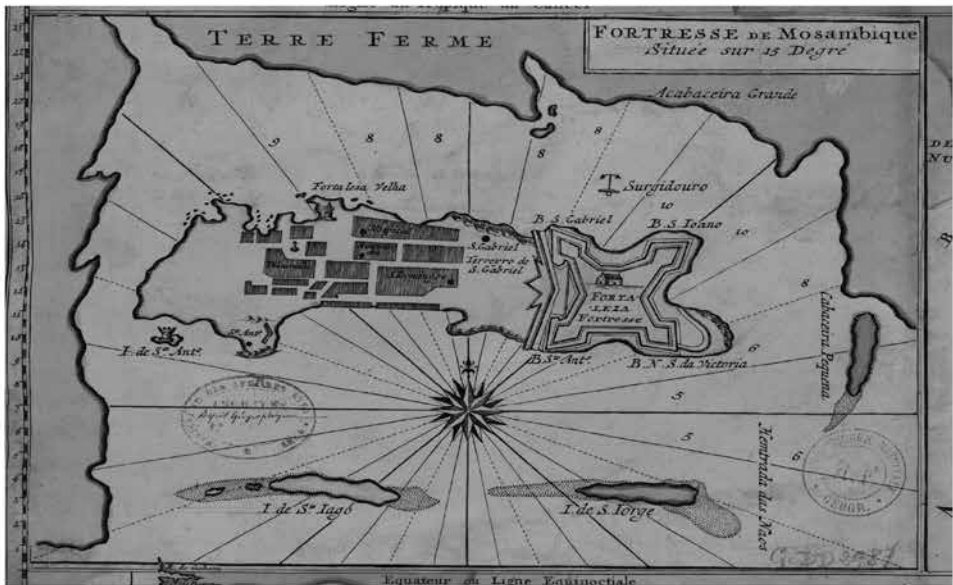










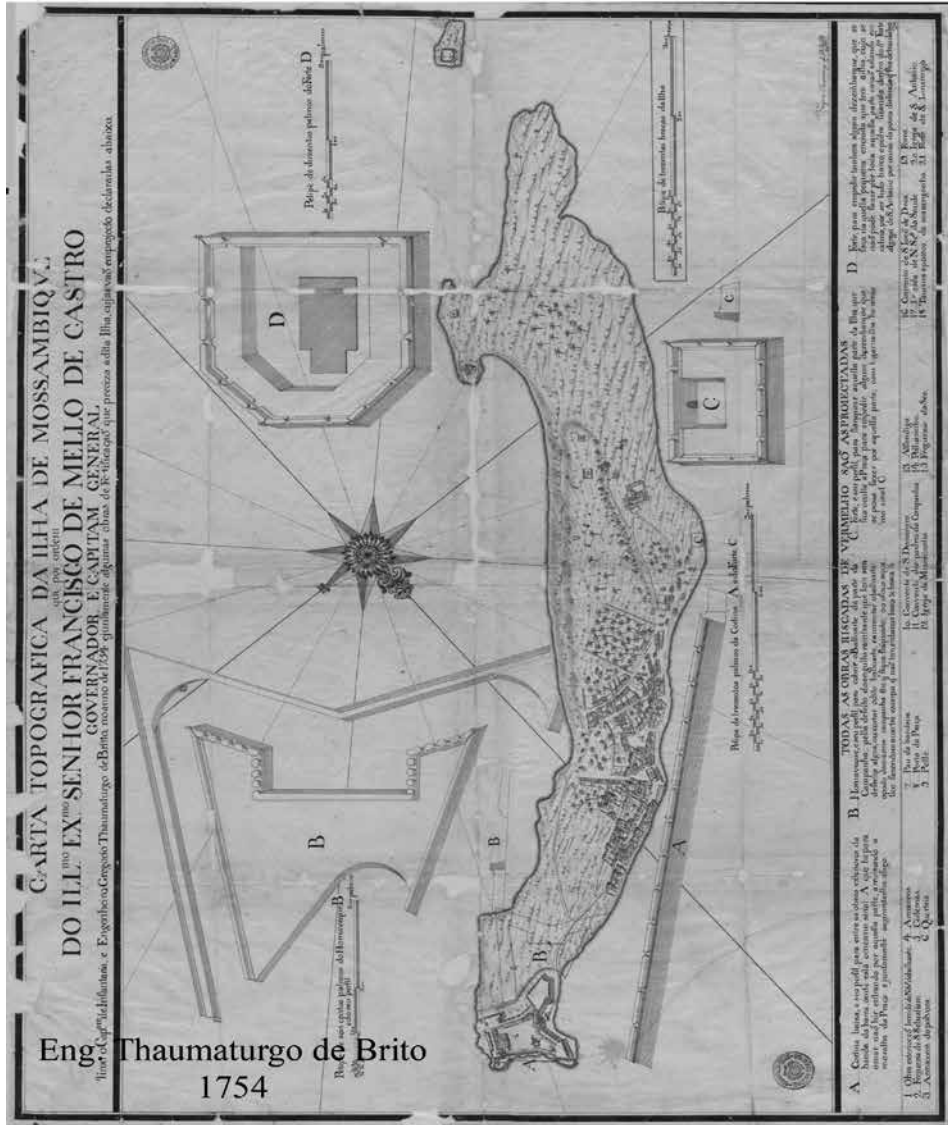




António José da
Silveira e Menezes
c.1754]



António José da Silveira e Menezes



A QUESTÃO DA LONGITUDE NO INÍCIO DO SÉCULO XVII VIAGEM À ÍNDIA DE GASPAR JORGE DO COUTO

António Costa Canas¹

Introdução

As grandes viagens oceânicas, levadas a cabo pelos navegadores portugueses, a partir do século xv, foram possíveis devido a algumas inovações introduzidas na Arte de Navegar. A mais significativa foi, provavelmente, a possibilidade de determinar a latitude, pela observação de determinados astros. A determinação desta coordenada é relativamente fácil e não implica grandes cálculos matemáticos, nem exige a utilização de instrumentos com um rigor elevado. Por outro lado, a obtenção da longitude, com um rigor comparável ao que se conseguia para a latitude, é bastante mais complexa, pelo que os marinheiros de Quinhentos não dominavam técnicas para a sua obtenção. Esta dificuldade está bem patente num manuscrito, datado da primeira década de Quinhentos, no qual o seu autor refere a dificuldade em determinar a «altura de leste-oeste», isto é, a longitude:

«e assi deveis mais saber que a ladeza do orbe e redondeza do mundo os seus graos se contam da mesma equinocial para cada um dos ditos pólos, e quantos graos se cada um pólo levanta sob/re/ o ourizom, que também se chama círculo do hemisfério, esses mesmos graos está qualquer lugar ou homem, que ali estiver, apartado em ladeza da linha equinocial; e os graos da longura se contam de ouriente em oucidente, a que os marinheiros chamam lest/e/ e oest/e/, e por ser difícil pode/re/m-se saber, por não terem ponto firme e fixo como são os pólos que /ser/vem / para se determinar/ a ladeza, não curro de nisto mais falar.»²

Apesar de ser muito complicada a determinação da longitude no mar, e de os pilotos não terem disponíveis métodos corretos para o seu cálculo, o tema começou a interessar um número cada vez maior de estudiosos e também alguns pilotos. Os dois métodos que foram usados, com resultados bastante aceitáveis, a partir do século xviii, foram sugeridos nos primeiros anos de Quinhentos. Assim, o método das distâncias lunares foi proposto, em 1514, por Johannes Werner, de Nuremberga e o uso de um relógio rigoroso, foi avançado pela primeira vez por Fernando Colombo, em 1524, na Junta de Badajoz-Elvas. Recorde-se que a determinação da longitude com algum rigor era fundamental para definir o meridiano que tinha sido definido pelo Tratado de Tordesilhas, que dividia o mundo em duas esferas de influência: Portugal por um lado e Castela e Aragão pelo outro. Esta questão tornou-se particularmente importante com a definição do «anti-meridiano», que passava na região das Molucas. A viagem de Fernão de Magalhães, iniciada em 1519, tinha como objetivo demonstrar que as ilhas se encontravam no lado

¹ Escola Naval & CINAV & CHU Lisboa.

² Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Ed. por Joaquim Barradas de Carvalho. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991, p. 555.

espanhol. Por essa razão, o capitão português, ao serviço de Carlos V, levou consigo um conjunto de regras para cálculo da longitude, que haviam sido preparadas Rui Faleiro, um cosmógrafo português, que, acompanhou Magalhães para Castela.

Para o propósito deste estudo, interessa particularmente uma proposta apresentada em 1514, por um piloto, João de Lisboa. Defendia ele que a variação da longitude é proporcional à variação da declinação magnética³. A falsidade desta proposta foi demonstrada alguns anos após a mesma ter sido sugerida, no entanto, o método continuou a ter inúmeros adeptos, existindo ainda no século XIX um piloto que defendia o seu uso⁴. Na transição de Quinhentos para Seiscentos, foram vários aqueles que sugeriram o método proposto por João de Lisboa, nalguns casos com modificações, sendo uma dessas propostas o tema central deste estudo.

Iniciaremos o nosso estudo com uma breve descrição da proposta de João de Lisboa, seguindo-se a opinião de D. João de Castro sobre o método e a demonstração da inutilidade do mesmo. Passaremos posteriormente a apresentar de uma forma um pouco mais detalhada aquela que foi a proposta de Luís da Fonseca Coutinho, que esteve na origem da viagem à Índia de Gaspar Jorge do Couto. Finalmente, debruçaremos a nossa atenção sobre as instruções para essa viagem e sobre o papel de João Baptista Lavanha na redação dessas instruções.

A proposta de João de Lisboa

João de Lisboa foi um piloto português, da Carreira da Índia, nascido em data incerta, na segunda metade do século XV, desconhecendo-se igualmente a data da sua morte, mas que teria ocorrido por volta de 1525. Na Torre do Tombo guarda-se um manuscrito conhecido como *Livro de Marinharia* de João de Lisboa. À semelhança do que acontece com outros manuscritos que são classificados como «Livros de Marinharia», trata-se de um texto que resulta da compilação de um conjunto de informações de interesse náutico de diferentes origens. A atribuição do nome de um piloto a um determinado Livro de Marinharia deriva do facto de o nome desse piloto surgir algures no texto, podendo ser considerado o autor de alguns excertos. É o que se passa com o mencionado manuscrito da Torre do Tombo. Pela análise do mesmo percebe-se que existem partes cuja redação ocorreu em data muito posterior à provável data da morte de João de Lisboa. No entanto, existem alguns textos que são da sua autoria. O mais importante para este estudo tem por título: «Tratado da agulha de marear», tendo ainda indicação da data em que João de Lisboa o redigiu, 1514.

³ A declinação magnética é o ângulo entre a direção para onde apontam as agulhas magnéticas, o Norte da agulha, e a direção do Polo Norte terrestre, ou seja, o Norte Verdadeiro. Esta direção varia de local para local, de uma forma não regular, variando também, lentamente, ao longo do tempo.

⁴ António Estácio dos Reis, «Um método de navegação... errado», *Anais do Clube Militar Naval*, julho-setembro 1986, pp. 457-464.

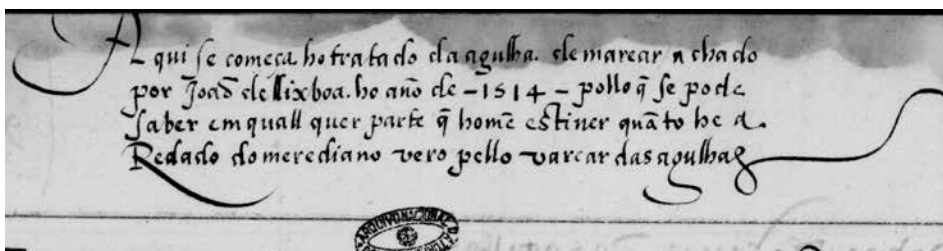


Figura 1 - Início do «Tratado da agulha de marear».
 Fonte: ANTT, Coleção Cartográfica, n.º 166.

Ao longo do texto, João de Lisboa explica o que são as agulhas de marear, ensina a determinar a declinação magnética e depois explica como a partir desta se pode determinar a longitude:

Item. Se quiseses saber quanto estás arredado do meridiano vero dos polos fixos, *scilicet*, de 30 graus até os 45 de entre ambos os polos, saberás que, em qualquer quarta que vai fora do meridiano, releva por 4.^a 250 léguas, e assim vai em todas quatro 4.^{as}...⁵

O que o autor pretende transmitir no passo anterior é o seguinte: de acordo com a sua «descoberta» era possível saber o valor da longitude, isto é, quanto é que um navio estava «...arredado do meridiano vero dos polos fixos...». Este meridiano vero era o meridiano de referência para a contagem da longitude e coincidia com aquele em que o valor da declinação era nulo. A partir dele, deveria considerar-se um afastamento de 250 léguas, por cada quarta de variação da declinação. Recorde-se que a quarta é uma medida angular, valendo 11,25°, equivalente à menor divisão das rosas dos ventos naquela época. Note-se ainda que João de Lisboa tinha a noção que a distância entre meridianos diminuía com o aumento da latitude, daí que refira que este valor de 250 léguas por quarta era aplicável para latitudes entre 30° e 45°.

Conforme se disse na Introdução, a falsidade deste processo foi demonstrada alguns anos após o seu enunciado. D. João de Castro foi uma personagem excepcional para a sua época. Sendo oriundo da alta nobreza nacional, demonstrou um interesse particular pela aprendizagem de assuntos relacionados com a náutica, característica pouco comum entre elementos da nobreza. Durante a sua estadia no Oriente redigiu diversos roteiros das regiões onde navegou. Nas suas viagens testou diversos procedimentos de náutica, tendo aprendido alguns deles com Pedro Nunes. Na viagem que levou a cabo em 1538 verificou o método em que se defendia que a longitude era proporcional à declinação magnética, tendo concluído que esta hipótese estava errada:

⁵ João de Lisboa, «Livro de Marinharia», António Costa Canas [coord.], *Obras pioneiras da cultura portuguesa. Primeiras obras de marinharia e guerra marítima*. Volume 9, Lisboa, Círculo de Leitores, 2018, p. 83.

Destas operações fica claro que a variação que fazem as agulhas não he por diferença de meridianos, pois na cidade de Lisboa nordesteão 7 graos $\frac{1}{2}$, e estando agora em seu merediano, nordesteão 19 ou 20 graos, mas parece que tem outro respeito, no qual até o dia de oje não he chegado a minha notícia.⁶

Como também se referiu na Introdução, o método continuou a ter diversos defensores, durante muitos anos. Um deles foi Luís da Fonseca Coutinho e a sua proposta será analisada na secção seguinte.

Luís da Fonseca Coutinho

Para se entender melhor o contexto em que surgiu a proposta de Luís da Fonseca, importa recordar que nos anos finais da centúria de Quinhentos foram oferecidos prémios, em Espanha, a quem resolvesse o problema da longitude no mar. As referências que encontrámos são divergentes, no que se refere à data em que teria sido oferecido o primeiro desses prémios. Contudo, em todas elas é apontado aquele reino ibérico como o local em que tal aconteceu pela primeira vez.

Um ano que aparece em todos os textos que consultámos é 1598, nalguns casos como sendo a data do primeiro prémio oferecido, noutras casos, como sendo o ano em que o prémio anterior teria sido reforçado. Mas mesmo em relação a 1598 existem divergências quanto ao nome do monarca que teria oferecido a recompensa. Recordemos que Filipe II faleceu nesse ano, e que, portanto, tanto ele como seu filho reinaram em 1598.

Assim entre aqueles que consideram 1598 como o ano da primeira proposta de prémio, sendo esta de Filipe II, encontramos Ursula Lamb⁷ e Isabel Vicente Maroto⁸. Quanto aos autores que consideram o mesmo ano para a atribuição do prémio pela primeira vez, mas por iniciativa de Filipe III contamos J. J. Dionísio⁹, Charles Cotter¹⁰ e William J. H. Andrewes¹¹.

Finalmente, existe uma outra corrente que considera que a primeira vez que em Espanha foi oferecido um prémio, foi em 1567, por Filipe II. Em 1598, o seu filho teria reforçado a recompensa. Como defensor deste ponto de vista encontramos Derek

⁶ D. João de Castro, *Obras Completas de D. João de Castro*. Vol. 1. Edição crítica por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, Coimbra, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1968.

⁷ Ursula Lamb, “La Nueva ciencia geográfica”, *Cosmographers and Pilots of the Spanish Maritime Empire*, Aldershot, Variorum, 1995, p. 168.

⁸ María Isabel Vicente Maroto, “El Arte de Navegar”, José María López Piñero, [dir.], *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*, Tomo III. Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura, (2002), p. 378.

⁹ J. J. Dionísio, “O problema da longitude posto pelas navegações e os progressos da astronomia”, *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa. Classe de Ciências*. Tomo XXXIV, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1994, p. 16.

¹⁰ C. Cotter, *A History of Nautical Astronomy*, Londres, Sydney e Toronto, Hollis & Carter, 1968, p. 192.

¹¹ William J. H. Andrewes, “Introduction”, *The quest for longitude: the proceedings of the Longitude Symposium*, Cambridge Massachussets, Collection of Historical Scientific Instruments, 1993, p. 2.

Howse¹², bem como outros autores que nele se teriam inspirado: W. F. J. Mörzer Bruyns¹³ e Alan Stimson¹⁴.

Apesar das dúvidas acima apontadas, pode afirmar-se que em 1598 foi oferecido um prémio em Espanha, a quem resolvesse o problema da longitude no mar. A este seguiram-se outros, nomeadamente em França, nos Estados Gerais da Holanda ou em Veneza. Já no século XVIII foi oferecido, em Inglaterra, um prémio de 20 000 libras, o qual impulsionou, de modo significativo as pesquisas, tendo sido desenvolvidos dois processos eficazes de determinação da longitude: pelo cronómetro e pelas distâncias lunares. A análise destes desenvolvimentos sai fora dos propósitos deste trabalho.

O mencionado prémio oferecido em Espanha serviu de incentivo para apresentação de diversas propostas. Galileu teria concorrido a este prémio, com o método dos satélites de Júpiter que descobriu usando o telescópio que tinha desenvolvido. O método não tem aplicabilidade no mar, mas serviu, no final do século XVII para determinar, com rigor, longitudes em terra firme. Um cosmógrafo flamengo, Van Langren, sugeriu um processo que consistia na «medição» da percentagem iluminada da Lua, em determinado momento. Embora não servisse para a longitude, esta proposta levou o seu autor a observar com rigor o relevo lunar, desenhando os primeiros mapas rigorosos da superfície do satélite natural da Terra. Mas o método que teve mais partidários foi o da longitude pela declinação. Pelo menos três propostas se baseavam nesse princípio, com algumas variantes: a do Dr. Juan Arias de Loyola, espanhol; a do padre italiano Cristóvão Borri, que ensinou no Colégio de Santo Antão, em Lisboa; e a do português Luís da Fonseca Coutinho.

Importa agora apresentar, com algum detalhe, a evolução da proposta de Luís da Fonseca. O processo terá começado pouco depois de 1600, pois na primeira década do século XVII já o assunto estava a ser discutido no *Consejo de Indias*, depois de o autor da proposta ter levado o assunto ao próprio monarca Filipe III, de Espanha. Humberto Leitão considera que o primeiro contacto de Coutinho com o monarca deveria ter ocorrido em 1603:

Deve ter sido em 1603 que Luís da Fonseca se dirigiu a Filipe II de Portugal propondo-se fabricar uma agulha fixa, visto, no decurso do processo, se falar em uma certidão passada por Constantino Menelau onde este declarava ter verificado, em uma viagem à Índia, que a tal agulha era fixa. Ora, Menelau foi capitão da nau *S. Roque* da armada de 1602¹⁵.

¹² Derek Howse, *Greenwich Time and the Longitude*, Londres, Philip Wilson Publishers Limited, 1997, p. 26.

¹³ W. F. J. Mörzer Bruyns, "Longitude in the Context of Navigation", *The quest for longitude: the proceedings of the Longitude Symposium*, Cambridge Massachusetts, Collection of Historical Scientific Instruments, 1993, p. 44.

¹⁴ Alan Stimson, "The Longitude Problem: The Navigator's Story", *The quest for longitude: the proceedings of the Longitude Symposium*, Cambridge Massachusetts, Collection of Historical Scientific Instruments, 1993, p. 80.

¹⁵ Humberto Leitão, «Uma carta de João Baptista Lavanha a respeito das agulhas de Luís da Fonseca Coutinho», *Revista da Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra*, Vol. xxxix. Coimbra, Coimbra Editora, 1967, p. 171, nota 9.

Note-se que, de acordo com o texto anterior, a agulha fixa, proposta por Luís da Fonseca, já fora testada no mar. Por outro lado, Ceballos-Escalera defende que a presença do português, perante o *Consejo de Indias*, teria sido um pouco mais tardia:

Luís de Fonseca Coutinho presentó en 1605 al Consejo de Indias—estando la corte todavía en Valladolid—unas agujas «tocadas» por él que, según sus investigaciones, podrían resolver definitivamente el problema del «nordestear» o «norestear» de las agujas magnéticas. Toda su invención se explicaba por menor en un estudio titulado *Arte da agulha fixa, e do modo de saber por ella a longitud*, que acompañaba a su propuesta, y por el que se cifraban los gastos de investigación en no menos de 4.000 ducados. El lusitano se apoyaba para todo en el doctor Juan Arias de Loyola, celebre matematico muy influyente en la Corte filipina¹⁶.

Ceballos-Escalera baseia estas suas informações na obra *Biblioteca Marítima Española*, de Martín Fernández de Navarrete. Curiosamente, Maria Isabel Vicente tem uma opinião totalmente oposta à de Ceballos-Escalera, relativamente à eventual colaboração entre Juan Arias de Loyola e Luís da Fonseca Coutinho:

Volvió a proponerse el método de la «variación de la aguja» o método de las declinaciones. El doctor Juan Arias de Loyola, en 1603, propuso revelar cinco secretos sobre la navegación, entre ellos la «invención de los grados de longitud, lo que vulgarmente llaman los marineros navegación del este al oeste». Poco tiempo después entró en competición el portugués Luís da Fonseca Coutinho, que ya trabajaba para conseguir lo que llamaba «la aguja fija», es decir, sin variación en todas las partes del mundo. En 1604, fue requerido para informar sobre la propuesta de Fonseca el cosmógrafo Lavaña, que se encontraba en la corte de Valladolid y que en la polémica entre Arias y Fonseca, apoyó decididamente al portugués. Los instrumentos propuestos por Arias de Loyola y Luis Fonseca eran totalmente semejantes, y Arias se quejaba de que aunque el suyo era más preciso, el monarca, Felipe III, dispuso oír primero a Fonseca, que gozaba del favor de Lavaña¹⁷.

Esta autora também antecipa, neste caso para 1604, a análise da proposta de Luís da Fonseca. Entretanto, em 1608, ele voltou a apresentar a sua ideia e o respetivo instrumento. Foi nomeada uma junta, presidida pelo Conde de Salinas, para analisar a proposta. Esta junta integrava fidalgos, como o Conde da Feira, vice-rei da Índia; ou Afonso Furtado de Mendonça, Conselheiro de Estado no Conselho de Portugal; assim como cosmógrafos e práticos das navegações, como: Don Jeronimo de Ayanz; Juan Gomez da Silva; João Furtado de Mendonça; Licenciado Hernando de los Ríos Coronel; Lorenzo Ferrer Maldonado; Capitão Pedro Fernandez de Quiros; Gaspar Manuel, piloto da Carreira da Índia; e João Baptista Lavanha, cosmógrafo-mor do reino de Portugal.

¹⁶ Alfonso Ceballos-Escalera Gila, «Una navegación de Acapulco a Manila en 1611: el Cosmógrafo Mayor Juan Bautista de Labaña, el inventor Luis de Fonseca Coutinho, y el problema de la desviación de la aguja», *Revista de Historia Naval*, n.º 65, 1999, p. 14.

¹⁷ María Isabel Vicente Maroto, «El arte de la navegación en el Siglo de Oro», Jesús Ramón Victoria Meizoso (dir.), *Cátedra Jorge Juan. Curso 2000-2001*, A Coruña, Universidade da Coruña, 2003, p. 223.

A referida junta reuniu-se a 13 de fevereiro e Gaspar Manuel expressou, por escrito, uma opinião bastante negativa sobre a proposta de Luís da Fonseca. Lavanha rebateu, também por escrito, os argumentos do piloto. Não se conhece o texto redigido por Gaspar Manuel, mas pode ficar-se com uma ideia do seu conteúdo pela análise das palavras de Lavanha, que nalguns casos são bastante agressivas em relação ao piloto. Segundo o cosmógrafo, a agulha fixa poderia ter bastante utilidade, ao apontar sempre para o Norte, independentemente do lugar em que se encontrasse o navio.

Na sequência desta junta, foi decidido realizar diversas viagens para fazer experiências com a agulha fixa de Coutinho. Estas viagens incluíam percursos por terra, na Península Ibérica, os quais não permitiriam tirar grandes conclusões, pois a variação em longitude não seria muito significativa. Foi igualmente decidido realizar uma viagem pelo Atlântico, até oitenta léguas para lá da ilha do Corvo, permitindo assim uma navegação que abrangesse uma área em que a declinação magnética tivesse uma variação com algum significado. Da preparação desta viagem foi encarregado Hernando de los Ríos Coronel, dando Ceballos-Escalera alguns detalhes sobre a mesma:

Aviendose conferido en esta Junta los medios que podria aver para hacer experiencia, si son ciertas las Agujas de Luis de Fonseca, para ganar tiempo, y gozar de los provechos, que de ser ciertas pueden resultar, me ha parecido mas breve, y facil, que se junten quatro Pilotos Andaluzes y quatro Portugueses, y con los unos y los otros, vaya Hernando de los Rios, en una Caravela hasta ochenta leguas al oeste de La isla del cuervo, porque en esta distancia se passa por todos los parajes donde la Aguja ordinaria haze todas sus variaciones y son los que bastan para verificar si las dichas Agujas son ciertas y utiles.¹⁸

Esta viagem teria sido realizada em 1610. Ríos Coronel considerou que os resultados obtidos demonstravam que a agulha fixa não tinha qualquer utilidade tendo-se mesmo gerado alguma tensão deste com Luís da Fonseca. Apesar disso, no ano seguinte, o mesmo Ríos Coronel participou noutra viagem, desta feita no Pacífico, de Acapulco a Manila, com o mesmo propósito. Tratou-se certamente da viagem em que a variação de longitude foi mais significativa e o seu resultado foi mais uma vez no sentido de demonstrar a inutilidade da agulha fixa. Depois desta viagem, Lavanha mudou a sua opinião sobre o interesse das agulhas fixas para determinação da longitude. Num texto seu, de 1612, escreveu o seguinte:

No son estas variedades regulares, como piensan algunos, nem correspondendo iguales diferencias á iguales distancias. Antes son tan irregulares que debaxo del meridiano del Paraje donde se afixa, aze en otros parajes casi la mayor variedad, i en otras no tanta, al contrario debaxo del Meridiano onde varia, se afixa. La causa destas diferencias tan notables i irregulares, no se ha alcanzado asta agora, ni tan poco tocar la Aguja de manera que no varie, ni decline del Meridiano en ninguna parte del Orbe, aun que algunos lo han inventado infelizmente, i de su falsa imaginacion los ha desengañado la experiencia, i della, i de las observaciones que se han hecho contra, que usando del secreto, se puede tocar la Aguja de manera

¹⁸ Ceballos-Escalera, *op. cit.*, p. 34.

que sea fixa, i por tanto que muestre el Meridiano precisamente sin variedad alguns, pero no universalte, por en distancia de Leguas, o que pierde la virtud el toque, o por otra causa occulta buelue la Aguja a variar como las demas¹⁹

Embora tenha alterado, posteriormente, a sua opinião, Lavanha foi um grande defensor da proposta de Coutinho, nos primeiros tempos em que se analisou a questão, conforme já referido. Por esse motivo, ele preparou as instruções para as diferentes viagens em que se testou esta agulha fixa. Além das viagens anteriormente mencionadas, o processo deveria ser ainda testado numa nau holandesa que, em 1610, se dirigia para o Oriente, na qual embarcaria um «espião» que faria as experiências com as agulhas de uma forma secreta. Finalmente, temos o Regimento dado a Gaspar Jorge do Couto, para fazer diversas experiências numa viagem à Índia. Cronologicamente não é a última das viagens, pois este regimento é de 1608, mas ficou para o final da nossa análise, porque constituiu o tema central deste estudo, sendo desenvolvido em seguida. Para essa viagem foi preparado um regimento, de autoria de João Baptista Lavanha. Neste, além da questão das agulhas de Luís da Fonseca Coutinho, são igualmente dadas orientações para a realização de diversas tarefas, no âmbito da navegação, as quais serão também objeto de análise na próxima secção.

Regimento de Gaspar Jorge do Couto

Para começar, convém esclarecer quais as fontes que podem ser consultadas, para conhecer este regimento. Conhecem-se duas cópias das instruções régias que foram emitidas para a realização desta viagem, encontrando-se uma delas na Biblioteca da Ajuda²⁰ e a outra na Torre do Tombo, tendo esta última sido transcrita por Bulhão Pato²¹. Analisando os dois documentos, constata-se que são iguais, em termos de conteúdo. Na Biblioteca da Ajuda, no mesmo conjunto de documentos em que se encontram as mencionadas instruções régias, encontra-se mais um manuscrito, assinado por Lavanha, contendo um texto semelhante ao dessas instruções, tratando-se, certamente, do texto do cosmógrafo-mor que serviu de base às mesmas²². Existe ainda um outro texto de Lavanha, que embora não diga propriamente respeito à viagem de Gaspar Jorge do Couto, tem também interesse para o tema deste estudo. Trata-se de um manuscrito que contém

¹⁹ Avelino Teixeira da Mota, «Anónimo—João Baptista Lavanha e Luís Teixeira, Atlas—Cosmografia, de trinta e duas folhas, 1597 e 1612». *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Vol. iv, Lisboa, Imprensa Nacional—Casa da Moeda, 1987, estampa 440a, fl. 30vs.

²⁰ *Eu El Rey faço saber a voz Licenciado Gaspar Jorge do Couto que na viagem que ora ides fazer a India sobre as observações da agulha de marear ordinaria, e certeza da fixa ey por bem e vos mando que guardeis o Regimento seguinte*. Códice 51-VII-11, da Biblioteca da Ajuda.

²¹ Bulhão Pato, *Documentos remetidos da India ou livro das monções. Publicados de ordem da Classe de Sciencias Moraes, Politicas e Bellas-Lettras da Academia Real das Sciencias de Lisboa*. Vol. i, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1880, pp. 216–218.

²² João Baptista Lavanha, *Regimento que deve guardar o Licenciado Gaspar Jorge do Couto na viagem que ora vay fazer a India por mandado de Sua Magestade*, Códice 51-VII-11, da Biblioteca da Ajuda.

instruções sobre o modo de verificar, no mar, as diferentes agulhas propostas por Luís da Fonseca Coutinho²³.

Com data de 13 de março de 1608, as instruções régias começam por identificar qual era a principal missão de Couto:

Eu el-rey faço saber a vós licenciado Gaspar Jorge do Couto que, na viagem que ora ides fazer á India sobre as observações da agulha de marear ordinaria e certeza da fixa, hei por bem e vos mando que guardeis o regimento seguinte:²⁴

Ou seja, ele deveria fazer observações com a agulha de marear ordinária e verificar a certeza da fixa, isto é, se a mesma apontava sempre na mesma direção. Adiante explicaremos o uso destas agulhas e de mais uma outra. Antes, porém, exporemos outras tarefas que Gaspar do Couto também tinha atribuídas.

Deveria usar os troncos particulares de léguas, que serviam para marcar a posição nas cartas com maior rigor, pois a distância entre meridianos varia consoante a latitude:

Na carta usareis dos troncos de leguas, que o dito João Baptista deu, que são acomodados ás alturas e servem n'ellas para lançar o ponto na carta com certeza, sendo os outros troncos, falsos, causadores de grandes erros na navegação²⁵.

Já publicámos um estudo sobre esta questão dos troncos de léguas²⁶, que poderá ser consultado por quem pretenda conhecer o assunto com mais detalhe. Aqui será apresentada apenas uma explicação muito breve daquilo que estava em causa. As cartas utilizadas a partir do século XVI, tinham geralmente apenas um meridiano, sobre o qual se marcava a escala de latitude. Também não possuíam paralelos representados na carta, tendo apenas o equador e eventualmente os trópicos. No entanto, como existia apenas uma escala para medir distâncias, em qualquer direção, diversos autores da época designavam as mesmas por «carta quadrada», pois se nas cartas se representassem paralelos e meridianos, espaçados de valores iguais de latitude e longitude, estes desenhariam um conjunto de quadrados sobre a carta. Acontece que na superfície da Terra, enquanto a um determinado valor fixo de diferença de latitude corresponde sempre uma mesma distância; tal não sucede com a longitude. A distância entre dois meridianos vai diminuindo à medida que se sobe em latitude, pois os meridianos convergem todos nos polos, logo nestes pontos a distância entre quaisquer dois meridianos é nula.

O facto de a distância real entre os meridianos variar e essa distância na carta ser constante, implica erros na marcação de posições. Este problema era conhecido dos pilo-

²³ Idem, *Medios con los cuales se deven de hazer las observaciones en la mar, para verificar las Agujas de Luis de Fonseca*, Mss. N63, Colección Salazar y Castro, da Real Academia de la Historia

²⁴ Bulhão Pato, *op. cit.*, p. 216.

²⁵ *Ibidem*, pp. 216-217.

²⁶ António Costa Canas, «Troncos particulares de léguas: alternativa à carta de Mercator», Francisco Roque de Oliveira [org.], *Cartógrafos para toda a Terra: produção e circulação do saber cartográfico ibero-americano: agentes e contextos = Cartógrafos para toda la Tierra: producción y circulación del saber cartográfico iberoamericano: agentes y contextos*. [Livro eletrónico], 2.º vol., Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores, 2015, pp. 821-841.

tos, e cedo foi objeto de análise dos teorizadores da náutica, especialmente por Pedro Nunes. A solução para o problema foi encontrada no terceiro quartel de Quinhentos, com a proposta de uma projeção cartográfica que permitia resolver os mencionados erros. Gerard Mercator, um cartógrafo flamengo, apresentou em 1569 a sua projeção, mas o seu uso não entrou logo na prática dos homens do mar, pois tal implicava uma mudança profunda de paradigma na marcação das posições na carta. Para continuar a usar as cartas a que estavam habituados, mas simultaneamente minimizar os erros anteriormente apontados, surgiram os «truncos particulares de léguas». Na prática, aquilo que era proposto era a utilização de diferentes escalas, para medir as distâncias entre meridianos em diferentes latitudes.

Uma outra tarefa que Gaspar do Couto deveria levar a cabo era determinar a latitude a qualquer hora do dia, usando para tal um instrumento que Lavanha lhe teria fornecido:

Demais de tomardes a altura o meio dia com o ordinario astrolabio ou com um quadrante grande, que será melhor, a tomareis assi alguma hora que quizerdes e houver sol com o instrumento que vos comunicou João Baptista, que se tem por certo e necessario usar-se d'elle.²⁷

Na época, o método mais comum para determinar a latitude no mar, geralmente designada como altura, consistia na observação da passagem meridiana do Sol, que ocorria ao meio-dia. Caso o céu estivesse encoberto nesse momento, seria necessário esperar pelo dia seguinte, para observar o Sol, ou eventualmente observar alguma estrela durante a noite. Alguns cosmógrafos desenvolveram processos para cálculo da latitude a partir da observação do Sol a qualquer hora do dia, e não apenas ao meio-dia. Um desses cosmógrafos foi Pedro Nunes e o método por ele proposto foi testado no mar, por D. João de Castro, na mesma viagem em que verificou se realmente existia alguma relação de proporcionalidade entre a declinação magnética e a longitude. O método proposto por Pedro Nunes permitia a obtenção da latitude com algum rigor, mas apenas nalgumas situações particulares, não tendo grande utilidade noutros casos. Lavanha também sugeriu que Gaspar Jorge do Couto determinasse a latitude a qualquer hora, recorrendo a um instrumento que Lavanha lhe teria entregue.

No regimento que temos vindo a seguir, a única referência a este método consta da transcrição qua anteriormente fizemos, na qual não existe nenhuma informação sobre o processo usado para determinar a declinação. Porém, na Biblioteca da Ajuda existe mais um pequeno regimento dedicado ao método proposto por Lavanha. A explicação do processo não é muito clara, não se percebendo completamente como se usava o seu instrumento. Curiosamente, Simão de Oliveira, um cosmógrafo contemporâneo de Lavanha, apresenta uma explicação de um instrumento proposto por Lavanha, acompanhada por duas imagens relativas ao mesmo²⁸, mas que não parece ser o mesmo instrumento que aparece descrito no códice da Biblioteca da Ajuda.

Sem entrar em explicações muito detalhadas, vale a pena apresentar uma breve descrição do processo de cálculo da latitude por altura extra-meridiana, tendo por base o

²⁷ *Ibidem*, p. 217.

²⁸ Simão de Oliveira, *Arte de Navegar*, Lisboa, Pedro Crasbeeck, 1606, pp. 84-88.

que Pedro Nunes escreveu, onde se explica com algum detalhe o procedimento. Além da altura do Sol, que era fundamental para determinar a latitude, seria necessário observar também o seu azimute, ou seja, a direção em que o mesmo se encontrava no instante em que se obtinha a altura. Portanto, eram necessários dois instrumentos, um astrolábio, para a altura; e um instrumento de sombras, concebido por Nunes, para obter o azimute. Com os dois elementos obtidos e com a declinação do Sol, para o dia da observação, desenhava-se na superfície de um globo um triângulo esférico, determinando assim a latitude. Ou seja, resolvia-se, por um processo gráfico, um triângulo cuja resolução analítica era bastante complexa. Da explicação que Simão de Oliveira faz do instrumento de Lavanha, parece que o que ele teria proposto era juntar num único instrumento o astrolábio e o instrumento de sombras, permitindo assim medir o azimute e a altura com um único instrumento. Nesse caso, seria ainda necessário marcar os dados num globo, tal como Nunes sugeriu. Lendo a descrição, pouco clara, feita por Lavanha, fica a ideia que ele sugere que num mesmo instrumento se incorporasse uma componente para medir a altura, outra para medir a direção e ainda outra para resolver o triângulo esférico. Com este instrumento podia-se assim determinar a latitude, mas também saber que horas eram e ainda determinar o valor da declinação magnética no local: «De maneira que se sabe a altura a qualquer hora que aja sol, se conhece a hora e no pee do Instrumento se alcança o que Nordestea ou Norestea a Agulha ordinária»²⁹.

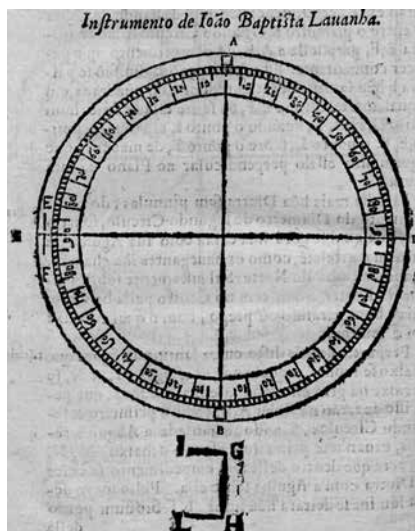


Figura 2 – Imagem da base do instrumento de Lavanha, segundo Simão de Oliveira.
Fonte: BNP, PURL 20845.

²⁹ João Baptista Lavanha, *Regimento do Instrumento para saber por elle a altura a qualquer ora do dia, que aja sol*, Códice 51-VII-11, da Biblioteca da Ajuda, fls. 63vs-64.

Outra das obrigações de Couto era exatamente determinar o valor diário da declinação magnética observada nas agulhas ordinárias, ou seja, aquelas que eram usadas para a condução do navio. Na época foram propostos diversos métodos e instrumentos para determinar esta declinação, pelo menos desde 1514, data do «Tratado da agulha de marear», incluído no *Livro de Marinharia* de João de Lisboa. Lavanha teria proposto pelo menos duas formas de determinar esta declinação, devendo Gaspar usar uma ou outra, consoante as circunstâncias:

Procurareis fazer todos os dias mui ajustadas observações da diferença das agulhas ordinárias, para o que usareis pela manhã ao nascer do sol, ou á tarde ao pôr, das tábuas de largura urtiva (*sic*) de João Baptista e do regimento que para este efeito ordenou; ao meio dia usareis do instrumento accommodado para aquella hora, inventado pelo mesmo João Baptista...³⁰

Dias do mes	Janeir ^o		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M	S	M
1	10 Cap ^o 44	12 aquar ^{is} 15	10 pisc ^{is} 28	11 carn ^o 15	10 taur ^o 33	10 gem ^e 25						
2	11 45	13 16	11 28	12 14	11 31	11 23						
3	12 46	14 16	12 28	13 13	12 29	12 20						
4	13 47	15 17	13 28	14 12	13 27	13 18						
5	14 48	16 18	14 28	15 11	14 26	14 15						
6	15 49	17 18	15 28	16 10	15 24	15 13						
7	16 51	18 19	16 27	17 9	16 22	16 10						
8	17 52	19 20	17 27	18 8	17 20	17 8						
9	18 53	20 20	18 27	19 6	18 18	18 5						
10	19 54	21 21	19 27	20 5	19 16	19 2						
11	20 55	22 22	20 27	21 4	20 13	20 0						

Figura 3 – Excerto de página de tabela de amplitudes ortivas.

Fonte: BNP, códice 6806.

Para este estudo interessa-nos particularmente a primeira das propostas, baseada na determinação da «largura ortiva», cuja «invenção» alguns autores atribuem a Lavanha, com base neste excerto do regimento. O que é a largura ortiva, ou amplitude ortiva, como se designa hoje em dia? O Sol nasce, diariamente, nos quadrantes de Este e tem o seu ocaso nos quadrantes de Oeste, mas a direção exata em que ele nasce, ou se põe, varia ligeiramente, de dia para dia. Chama-se amplitude ortiva ao ângulo entre o ponto cardeal Este e a direção em que o Sol nasce (designando-se por amplitude occídua o ângulo entre o ponto cardeal Oeste e a direção do ocaso do Sol). Este ângulo depende da latitude

³⁰ Bulhão Pato, *op. cit.*, p. 217.

do observador, que pode ir variando com o tempo, para um observador a navegar; e da declinação do Sol, que varia de dia para dia. Por volta de 1600, começaram a aparecer diversas tabelas contendo os valores da amplitude em função da latitude e da declinação do Sol, sendo Lavanha um defensor do seu uso, embora não existam provas evidentes de que teria sido ele a «inventar» essas tabelas.

Finalmente, será analisada aquela que era a principal incumbência de Gaspar Jorge do Couto, verificar as agulhas propostas por Luís da Fonseca Coutinho:

...inventado pelo mesmo João Baptista; as quaes observações cotejareis com a agulha fixa de Luiz da Fonseca Coutinho, e com a que vós achastes escrevereis á parte todas as operações, como as fizestes, a conta com que as justastes, e as diferenças que humas e outras agulhas foram fazendo, assi aos assinalados tempos como em todos os outros, as fixas com as ordinarias; e o mesmo ireis observando da agulha polar, para ver o que d'ella se pode verificar.³¹

Note-se que a escolha de Gaspar Jorge do Couto para esta missão resultou do facto de ele já ter experiência de andar no mar a testar processos de navegação, nomeadamente relacionados com agulhas de marear:

Foi V. Magestade informado que o licenciado Gaspar Jorge do Couto, cosmographo, avia feito com certo instrumento alguás observaçois da agulha de marear, muy necessarias para os navegantes saberem as parajês em que se achão; e para se ver, e examinar de que importancia serião, e o caso que se poderia fazer dellas, se ordenou que viesse aqui (como veyo). E com elle se fez Junta em Casa do Conde de Salinas de pessoas praticas nesta arte, em que se achou João Baptista Lavanha; e pareceo bem o que o ditto Gaspar Jorge tem feito e alcançado; e em particular diz João Baptista, que lhe parece este home muy sufficiente para passar á índia a averigoar, e ajustar o sitio de muitos baixos perigosos, e de ilhas, que está por determinar; e fazer naquella viagem as observaçois necessarias da agulha ordinaria, e da certeza da fixa, e outras muitas cousas de que se não tem conhecimento certo, para o que o instruirá, mandandolho V. Magestade, no que não estiver muy práctico.³²

Em que é que consistia a proposta «completa» de Luís da Fonseca Coutinho? Na prática, o navegante deveria dispor de três agulhas distintas: uma «fixa», outra «regular de Este – Oeste» e ainda uma outra «regular de Norte – Sul», sendo esta última também conhecida como «equinocial».

Em relação à primeira, a agulha fixa, não se percebe bem o que poderia ser, pois era uma agulha que supostamente apontaria sempre para o Norte verdadeiro, ou seja, a declinação magnética não estaria presente nesta agulha. Diversos autores reclamaram ter descoberto o segredo da agulha fixa, mas na realidade nenhuma dessas propostas passou da fase de experimentação e testes, ou seja, nunca conheceram uma utilização prática no mar. Tal ocorreu, certamente, porque uma agulha «fixa» não poderá existir. Quanto à segunda agulha mencionada, seria uma vulgar agulha de marear, na qual se conseguiria

³¹ *Ibidem*, p. 217.

³² António Brásio [org.], *Monumenta Missionaria Africana. África Ocidental. Suplemento (Sécs. xv, xvi, xvii)*, vol. xv, Lisboa, Academia Portuguesa da História e Fundação Calouste Gulbenkian, 1988, p. 406.

medir o valor da declinação, servindo esta para determinar a longitude, recorrendo ao método proposto pela primeira vez por João de Lisboa. Num outro texto de Lavanha, dedicado a explicar como se devem testar, no mar, as agulhas de Luís da Fonseca Coutinho, surge a seguinte explicação, referente ao uso conjunto das duas agulhas: a fixa e a regular, de Este – Oeste:

Su uso es poner la Aguja fixa debaxo de la línea de su vidrio y en derecho de la meridiana del instrumento, y quedo el, mover el mostrador con esta Aguja regular hasta que quede su rumbo de norte a sul debaxo de la caya de su vidrio, que entonces la linea de la confiança del mostrador señalará en la circunferencia graduada, del instrumento los grados, o leguas (segun fuere tocada esta Aguja para una cosa ou para otra) que estamos apartados del meridiano donde partimos y ella fue fixa, empeçados a contar desde la linea meridiana del instrumento para Leste, o para Oeste, segun que para una de las dichas partes nos fuere apartando del meridiano donde partimos³³.

Desta explicação deduz-se que a agulha fixa se colocava num instrumento, alinhada com a respetiva linha meridiana, ou seja, de modo a indicar a direção Norte – Sul no instrumento. Colocava-se igualmente a agulha regular, que se movimentava de modo a que apontasse também na direção Norte – Sul, mas que neste caso seria a direção magnética, e não a verdadeira. O ângulo entre as duas direções era, obviamente, a declinação magnética; no entanto, o instrumento tinha uma escala graduada em graus, ou léguas, dando logo a indicação da longitude. Em termos práticos, aquilo que este instrumento permitia era uma determinação «automática» da longitude. Caso existisse realmente uma relação entre declinação magnética e longitude, esta última poderia ser lida diretamente no instrumento que incorporava as duas agulhas, como anteriormente descrito. Conforme já referido, esta relação não existia, embora nalgumas regiões do globo a variação da longitude fosse mais ou menos proporcional à variação da declinação magnética. Uma região onde isso sucedia era no Atlântico Sul, onde os navios faziam uma volta pelo largo, para aproveitar os ventos favoráveis para dobrar o Cabo da Boa Esperança. Note-se que mesmo que existisse a referida proporcionalidade, poder-se-ia dispensar o uso da agulha fixa, na viagem a realizar por Gaspar do Couto, pois ele deveria determinar sempre que possível a declinação magnética, usando as tabelas de amplitude ortiva, conforme anteriormente referido. Com o valor da declinação magnética e sabendo qual a suposta proporcionalidade entre esta e a longitude, facilmente se calculava esta última; sendo assim que João de Lisboa expôs a sua proposta.

A proposta de Luís da Fonseca incluía ainda uma terceira agulha, conforme foi mencionado, a agulha equinocial. Enquanto a chamada agulha regular de Este – Oeste permitia supostamente determinar a longitude, com a equinocial obtinha-se a latitude, sendo também designada regular de Norte – Sul. Mais uma vez é Lavanha quem fornece

³³ João Baptista Lavanha, *Medios con los quales se deven de hazer las observaciones en la mar, para verificar las Agujas de Luis de Fonseca*. Mss. N63, Colección Salazar y Castro, da Real Academia de la Historia, fl. 23 vs.

informação mais detalhada sobre esta outra agulha, desta feita numa carta a respeito das agulhas de Luís da Fonseca:

Pouco antes da publicação deste despacho, mostrou Luís de Fonseca outras duas agulhas, uma que diz ser regular e outra a que se pode chamar equinocial pelo effeito, porque metida em um anulo graduado, e sustentada sobre dous eixes, guardada do ar com dous vidros, suspendido livremente o instrumento, mostrou aquy o sitio da equinocial, ficando a agulha queda e immobil no seu plano, e o mesmo diz Luis da Fonseca, que fora em toda a parte, que sendo assim, bem sabe V. Paternidade: que usando desta agulha os mareantes (acomodando o instrumento ao mar) saberão de noute ao lume de uma vela a altura em que estão sem contas nem descontos³⁴.

Embora esta agulha não fosse de grande utilidade para determinar a latitude, vale a pena analisar os pressupostos em que se baseava esta proposta, pois estamos na presença da introdução de uma novidade mais ou menos recente.

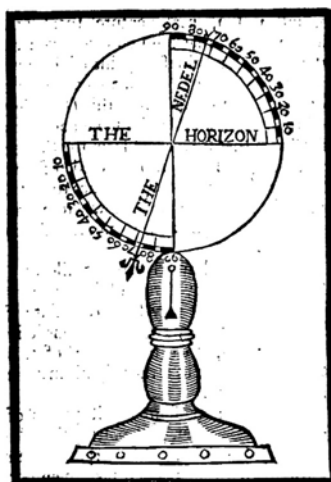


Figura 4 - Representação da inclinação magnética. Fonte: Norman, 1582.

Os ferros magnetizados (agulhas) que fazem com que uma bússola aponte sempre para a mesma direção orientam-se segundo a direção das linhas de força do campo magnético terrestre. Esta direção varia de local para local, podendo ser representada, em cada lugar, como um vetor no espaço, isto é, nas três dimensões. Como as agulhas estão geralmente ligadas a uma superfície plana, como é o caso do cartão onde se representa a rosa dos ventos, e esta superfície normalmente está horizontal, só nos apercebemos da variação dessa direção no plano horizontal. Ou seja, geralmente só nos apercebemos da declinação magnética. Contudo, se a agulha tiver liberdade de movimento nos três

³⁴ João Baptista Lavanha, [*Carta de João Baptista Lavanha a respeito das agulhas de Luis da Fonseca Coutinho*]. Mss. N63, Coleção Salazar y Castro, da Real Academia de la Historia.

planos, percebemos que a mesma não permanece na horizontal, apresentando um ângulo em relação à horizontal, conhecido como inclinação magnética. Este ângulo varia de local para local, sendo nulo no equador magnético, onde as agulhas permanecem na horizontal, e máximo nos polos magnéticos, onde as agulhas ficam na vertical.

O fenómeno da inclinação magnética foi descoberto pelo inglês Robert Norman, que o explicou numa obra publicada em 1581³⁵. Norman tinha larga experiência de navegação, tendo passado cerca de vinte anos a navegar, tornando-se posteriormente um fabricante de instrumentos. No seu texto critica a proposta de determinar a longitude pela declinação e não apresenta nenhuma proposta para determinar a latitude pela inclinação magnética. No entanto, refere que esta varia de local para local, apresentando inclusivamente um instrumento para determinar a mesma em qualquer local, fornecendo ainda o valor da mesma para Londres. Do mesmo modo que as linhas de igual declinação normalmente não coincidem com meridianos, também as linhas de igual inclinação não coincidem com paralelos. Porém, em grandes extensões da Terra, a inclinação magnética varia de uma forma mais ou menos proporcional à latitude, podendo servir para se ter uma noção da variação desta. Deve ter sido esta relação aproximada entre latitude e inclinação magnética que levou Luís da Fonseca Coutinho a sugerir a utilização da agulha equinocial para conhecer a latitude.

Considerações finais

Neste texto foi feita a análise de um regimento dado a Gaspar Jorge do Couto, para realizar diversas experiências, no âmbito da Arte de Navegar, numa viagem até à Índia. Foram analisadas várias das tarefas de que Gaspar foi incumbido, relacionadas com novidades introduzidas na náutica daquele tempo. O principal pretexto para a realização desta viagem foi testar uma proposta do português Luís da Fonseca Coutinho para utilização de agulhas magnéticas para determinar a latitude e a longitude no mar.

A partir de finais do século XVI notou-se um interesse particular em encontrar uma solução prática para o problema da determinação da longitude no mar. Em 1598 foi oferecido, pelo próprio monarca, um prémio para quem resolvesse o problema, tendo aparecido diversos candidatos nos anos seguintes. Entre estes encontrava-se Luís da Fonseca Coutinho que se candidatou com uma proposta baseada na «agulha fixa», ou seja, defendendo uma teoria que vinha do século anterior, na qual se considerava, erradamente, que existe uma proporcionalidade entre a declinação magnética e a longitude.

Para analisar a proposta de Luís da Fonseca foi nomeada uma comissão, na qual assumiu um papel de relevo João Baptista Lavanha, cosmógrafo-mor do reino de Portugal. Sendo um defensor da validade da proposta de Coutinho, Lavanha sugeriu a reali-

³⁵ Robert Norman, *The newe attractiue, containyng a short discourse of the Magnes of the Lodestone, and amongst other hi vertues, of a newe discovered secret and subtil propertie, concernyng the Declinyng of the Needle, touched therewith under the plaine of the Horizon. Now first founde out by Robert Norman Hydrographer*, London: Ihon Kingston, 1581.

zação de diversas experiências, tanto em terra, como no mar, tendo estas abrangido os oceanos Atlântico, Índico e Pacífico.

Embora posteriormente Lavanha tenha percebido que não existia essa relação entre longitude e declinação, foi inicialmente um defensor acérrimo da sugestão de Luís da Fonseca, tendo redigido diversos documentos relacionados com as experiências a fazer. Neste texto analisámos especialmente as instruções para a viagem à Índia de Gaspar Jorge do Couto, na qual se deveriam realizar diversas experiências de náutica, nomeadamente usar os troncos particulares de léguas e as tabelas de amplitudes ortivas, técnicas cuja utilização Lavanha incentivava. Mas aquela que certamente é a tarefa mais importante da viagem de Gaspar Jorge do Couto é testar as agulhas de Luís da Fonseca, tanto a agulha fixa, que serviria para conhecer a longitude, como a agulha equinocial, que permitia determinar a latitude.

REVISITAR AS VIRTUDES DE ALGUMAS PLANTAS DA ILHA DE TIMOR, DO DOMINICANO FREI ALBERTO DE SÃO TOMÁS

João Abel da Fonseca¹

I – Prólogo

O códice *Virtudes de Algumas Plantas, Folhas, Frutas, Cascas e Raizes de diferentes Arvores, e Arbustos da Ilha de Timor*, com 32 desenhos aguarelados que acompanham a descrição das plantas medicinais referenciadas, a par da listagem de remédios que delas podem ser obtidos, bem como o seu modo de preparação e de administração, usados para curar doenças pelas gentes de Timor, foi escrito, com desenhos «notados em lapis», por *Fr. Alberto de Sto Thomaz da Ordem dos Pregadores, Missionario, e depois Commissario da Missão das Ilhas de Timor, Sollar, e Circumvezinhas*, como pode ler-se no frontispício do manuscrito. O códice de 70 fólios numerados, em longas folhas de papel de arroz, com os seis últimos em branco, resultou de uma cópia do texto original, belamente ilustrada com base nos desenhos referidos, em ambos os casos, por mãos desconhecidas. A obra enaltece as qualidades de etnógrafo e de naturalista do dominicano, se bem que não lhe possa ser reconhecida competência científica nas áreas sobre que disserta. Certo é que, como veremos à frente com mais pormenor, já se encontrava em Timor no ano de 1749, sendo que à redacção inicial da obra que lhe é atribuída vieram a acrescentar-se-lhe outras informações, seguramente, entre 1778 e 1788. O códice encontra-se guardado no Arquivo Histórico Ultramarino tendo merecido uma primeira edição fac-similada em Lisboa, no ano de 1969, pelo Ministério do Ultramar, por ocasião da comemoração do II Centenário da mudança da capital de Lifau para Díli, sob o título abreviado de *Virtudes de algumas plantas da Ilha de Timor*, com prefácio de Alberto Iria² e estudos de Francisco Leite de Faria e José Diogo Sampayo d’Orey. Mais recentemente, também em Lisboa, no ano de 2016, a obra fac-similada foi reeditada pela Associação das Universidades de Língua Portuguesa (AULP), para ser lançada em Díli, por ocasião do XXVI Encontro da AULP que se realizou naquela cidade, comemorando-se, ainda, o 30º aniversário da instituição. Foi publicada com o título completo do manuscrito original, trabalho paleográfico de transcrição a cargo de Pandora Guimarães e de interpretação por Cristina Montalvão Sarmiento, muito embora sem qualquer outro estudo, encontrando-se esgotada no mercado livreiro.

Uma das missões contempladas nos *Regimentos* das armadas era, precisamente, a anotação do tipo de informações que constam na obra em apreço, acrescentando a impor-

¹ ACL, APH e AM

² Cf. Alberto Iria, “Prefácio” in Frei Alberto de São Tomás, *Virtudes de algumas plantas da Ilha de Timor*, prefácio de Alberto Iria e estudos de Francisco Leite de Faria e José Diogo Sampayo d’Orey, Lisboa, Ministério do Ultramar, 1969, pp. 7-11.

tância de poderem contribuir para a cura das mais variadas doenças contraídas pelos mareantes durante as longas viagens ou, ainda, durante a sua permanência, em serviço, no espaço dos Domínios Ultramarinos. Assim é no presente caso em que as plantas referenciadas têm, todas elas, acção curativa, algumas vezes comprovada no texto com a alusão aos nomes dos próprios visados pela cura. “[...] Nódos, pisaduras, feridas, chagas, inchações, dores de corpo e de cabeça, defluxões e catarrais, febres e obstruções, indigestões, disenterias, flatos e torpores de barriga, esquinências, pedras na via, gonorreias ou supressão do mês e das urinas, postemas, fracturas, ausência de tacto, membros gretados, hidropisias, urinas sanguinolentas, olhos inflamados e ‘câmaras de sangue’, bexigas, hemorróidas, envenenamentos, picadas de cobra, e mesmo para os nados-mortos na barriga das mães [...]”³, tudo isto se pode encontrar, com o remédio associado, no texto de Frei Alberto de São Tomás.

Comemorando-se este ano o VIII centenário da fundação do primeiro convento dominicano em Portugal (1218), bem como o VI centenário da erecção canónica da Província Dominicana Portuguesa (1418) e pertencendo a Academia de Marinha ao grupo de instituições científicas que se associaram à iniciativa do Instituto São Tomás de Aquino (ISTA) na promoção do Colóquio ***RASTOS DOMINICANOS: DE PORTUGAL PARA O MUNDO***, pareceu-nos ser oportuno, sem que se apresentem novidades relevantes, trazer a este Simpósio, como exemplo, as trocas científicas, técnicas e sócio-culturais, patrocinadas pelo dominicano português Frei Alberto de São Tomás, na segunda metade do século XVIII, nas longínquas paragens do Oriente, através da reavistação da sua obra *Virtudes de Algumas Plantas, Folhas, Frutas, Cascas e Raizes de diferentes Arvores, e Arbustos da Ilha de Timor*.

II – Introdução

Uma primeira consideração prende-se com a evidência patenteada na obra em apreço no que se pode considerar o seu contributo para o apuramento dos conhecimentos a que se dedicam áreas da ciência ligadas à Botânica, à Farmácia e à Ecologia, em geral, através da Flora, mais precisamente aos estudos de Farmacêutica, de Fitossociologia e de Florística, entendendo-se a primeira como o ramo da Farmácia que abrange a composição dos medicamentos e as suas propriedades, interacções, toxicologia e efeitos desejáveis que podem ser usados no tratamento de doenças; na segunda como «o ramo da Ecologia Vegetal que procura estudar, descrever e compreender a associação existente entre as espécies vegetais na comunidade, que por sua vez caracterizam as unidades fitogeográficas, como resultado das interacções destas espécies entre si e com o seu meio»⁴; e

³ Cf. Rui Martins, “Prefácio” in Frei Alberto de São Tomás, *Virtudes de algumas plantas, folhas, frutas, cascas e raizes de diferentes árvores e arbustos da Ilha de Timor*, Lisboa, AULP, 2016 (2.^a ed. fac-similada), p. 5.

⁴ Cf. Fernanda Carvalho, “A importância do levantamento florístico e fitossociológico” in *Inventário Florestal*, Blog do ‘Mata Nativa’, 21 de Setembro de 2017. <http://www.matanativa.com.br/blog/levantamento-floristico-e-fitossociologico/> Consultado em 10-11-2018.

a terceira como o ramo da Flora que «visa indicar o conjunto de unidades taxonómicas que compõem a floresta, como as suas espécies e famílias»⁵, tendo por objectivo o levantamento e a listagem das mesmas numa determinada área.

No caso específico de Timor, um estudo recente, realizado no seio da Universidade de Évora, pelo seu Departamento de Economia, em colaboração com a ONG *RAEBIA*, intitulado *Contributo para o estudo do valor socioeconómico e cultural das plantas medicinais de Timor-Leste*, específica logo a abrir: “As plantas medicinais são utilizadas desde há longo tempo para tratar as doenças da população de Timor-Leste. O conhecimento existente sobre essa utilização é muito limitado. Com este trabalho pretendeu-se analisar os três grupos de intervenientes no consumo de plantas medicinais utilizadas para tratar doenças: os curadores; as clínicas de saúde e os utilizadores – com o intuito de caracterizar este mercado e identificar as suas principais lacunas”⁶. Por este trecho fica bem claro como foi precursora a obra de Frei Alberto de São Tomás, realizada há cerca de 250 anos. Também na Universidade de Aveiro um grupo de trabalho do Centro de Biologia Celular, do Departamento de Biologia, financiado pela FCT e a Fundação Oriente, produziu, recentemente, um estudo intitulado *Contribuição para a gestão dos recursos florísticos de Timor-Leste*, em cujo preâmbulo de apresentação se pode ler: “Num esforço para uma gestão sustentada dos recursos florísticos da região de Timor-Leste, iniciou-se em 2004 um projecto científico com o intuito de desenvolver investigação baseada em recolha sistemática de dados ao nível da vegetação, dados estes que servirão de ponto de partida para futuros projectos na área da gestão sustentada dos recursos florísticos da região”⁷.

Não pensemos, contudo, que o interesse pelas plantas medicinais de Timor não mereceu em Portugal, no passado, outros estudos, de que destacamos, em 1902, publicado pela Academia Real das Ciências, da autoria de João Cardoso Júnior, *Plantas medicinais da ilha de Timor. Subsídios para a matéria médica e terapeutica das Possessões Ultramarinas Portuguezas*⁸ e, em 1968, de Fausto Moreira, na *Revista Portuguesa de Farmácia*, um outro, intitulado “Contribuição para o conhecimento das plantas medicinais do Timor Português”⁹.

Antes de passarmos à análise da obra que aqui nos propusemos revisitar, convém ainda lembrar, na diacronia, os passos mais fulgurantes em contexto afim, produto das obras escritas por autores portugueses sobre aquelas partes do Oriente. Luís Filipe Thomaz, em erudito ‘Prefácio’ à obra *Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges*,

⁵ Cf. Idem, *ibidem*.

⁶ Cf. Xisto Martins; Pedro Damião de Sousa Henriques, *Contributo para o estudo do valor socioeconómico e cultural das plantas medicinais de Timor-Leste*. <https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/20271/1/Contribui%C3%A7%C3%A3o%20para%20o%20Estudo%20do%20Valor%20Socioecon%C3%B3mico%20e%20Cultural%20das%20Plantas%20Medicinais%20de%20Timor1008.pdf> Consultado em 10-11-2018.

⁷ Cf. AA. VV., *Contribuição para a gestão dos recursos florísticos de Timor-Leste*. <http://www.ua.pt/coopdev/PageText.aspx?id=8740> Consultado em 10-11-2018.

⁸ Vd. João Cardoso Júnior, *Plantas medicinais da ilha de Timor. Subsídios para a matéria médica e terapeutica das Possessões Ultramarinas Portuguezas*, Tomo 1, Lisboa, Typ. da Academia Real das Ciências, 1902.

⁹ Vd. Fausto Moreira, “Contribuição para o conhecimento das plantas medicinais do Timor Português” in *Revista Portuguesa de Farmácia*, Vol. 18, n.º 1, Lisboa, Ed. Gráfica Portuguesa, 1968, pp. 13-18 (existe Separata, 8 p.).

de Manuel Godinho de Erédia¹⁰, publicada em 2001 pela CNCDP, vem a considerar: “Erédia não foi certamente o primeiro português a dissertar sobre as plantas medicinais da Índia, já que o precedeu de mais de meio século o famoso Garcia de Orta e de três boas décadas Cristóvão da Costa; mas foi o primeiro a debuxá-las, pelo menos de modo sistemático [...]”. Sem que nos possamos esquecer da *Suma Oriental*, de Tomé Pires, o autor que seguimos ainda relembra que: “Erédia teve certamente precursores, de que o primeiro foi, sem dúvida alguma, o célebre Duarte Barbosa [...], com o seu *Livro*.”

A benefício de inventário, podemos ainda ler que a obra de Erédia: “[...] fica em dimensão como em precisão botânica ainda bastante aquém dos [trabalhos] que saíram dos prelos de Amsterdão a partir de finais de Seiscentos, como o *Hortus Malabaricus* de Hendrik Adriaan van Reede tot Drakenstein, publicado em doze volumes entre 1678 e 1683 ou o *Herbarium Amboinense* de Georgius Everhardus Rumphius, dado à estampa entre 1741 e 1750”. As deficiências que se podem apontar na obra de Erédia, já por ser um precursor, já por se tratar de um curioso como botânico e farmacêutico amador, aplicam-se, por igual, ao dominicano português, que não é mesmo assim esquecido no referido ‘Prefácio’: “Daí resulta, por um lado, que não exista, as mais das vezes, grande preocupação em agrupá-las [as espécies botânicas] por afinidades tipológicas; por outro, que os debuxos, olhados como mero *aide-mémoire* para o eventual colector, não procurem muitas vezes ilustrar senão os elementos úteis da planta, deixando de parte inúmeros pormenores significativos – como o número de estames e carpelos – para a sua classificação sistemática. Em certos casos extremos, como o das *Virtudes de algumas plantas da ilha de Timor*, de Frei Alberto de São Tomás, apesar de bem mais tardio, torna-se mesmo quase impossível identificar a espécie exacta que em cada caso está em causa, já que os nomes das plantas são dados em língua desconhecida, diferente do tétum e do malaio, e os desenhos, embora primorosos, cingem-se as mais das vezes às folhas, deixando no olvido tanto a flor como o fruto”¹¹.

III – O «sumo» das *Virtudes de algumas plantas da Ilha de Timor*

Começamos este capítulo por umas breves considerações a propósito da biografia do autor das *Virtudes de algumas plantas da Ilha de Timor*. A edição da obra, datada de 1969, mas em que pode ler-se em informação contida no livro que a impressão só foi realizada durante o mês de Agosto de 1970, Alberto Iria, que a prefaciou, bem como Francisco Leite de Faria, que nela apresentou um ‘Estudo sobre Frei Alberto de São Tomás’, dão-nos conta de que muito pouco, mesmo quase nada, se sabe sobre o mesmo. Nem datas ou locais do nascimento e da morte, nem conventos em que tenha professado ou por onde tenha passado, nem em que datas precisas tenha chegado a Timor ou de lá

¹⁰ Vd. Manuel Godinho de Erédia, *Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges*, ed. de J. G. Everaert, J. E. Mendes Ferrão e M. Cândida Liberato, pref. de Luís Filipe F. R. Thomaz, Lisboa, CNCDP, 2001.

¹¹ Para esta e as citações anteriores sobre o assunto, cf. Luís Filipe Thomaz, “Prefácio” in Idem, *ibidem*, pp. 7-22 [10-12].

tenha saído. Só foram encontrados dois documentos que fazem referência ao seu nome, para além da obra em apreço, em que um escriba que não o próprio, ou sequer o copista do texto que chegou até nós, regista no frontispício do manuscrito, o título da obra, o nome do seu autor e o facto de ser *da Ordem dos Pregadores, Missionario, e depois Commissario da Missão das Ilhas de Timor, Sollar, e Circumvezinhas*.

Um dos documentos, conservado no AHU, e referenciado já em 1950 por Alberto Iria¹², é um relatório que o Vigário Geral Frei Luís da Piedade escreveu em Goa, datado de 26 de Novembro de 1749, enviado ao Vice-Rei, D. Pedro Miguel de Almeida Portugal, primeiro marquês de Alorna, em que, circunstanciadamente, aquele disserta sobre as Missões da Ordem de São Domingos, referindo que naquele ano havia nas ilhas de Timor, Solor e adjacentes dezassete Dominicanos, todos sacerdotes, de que junta uma lista com os nomes. Em 14º lugar na ordem figura «O Pregador Geral Frei Alberto de São Tomás». O outro documento, que Francisco Leite de Faria carrega no estudo, refere-se a uma outra lista anexa a um novo relatório, este redigido em 1750, encontrado por Alberto Faria de Moraes, possivelmente, no Arquivo do Estado da Índia, em Goa, e incluído num livro seu, publicado em Bastorá, no ano de 1934, mas sem referências à proveniência daquele¹³. No documento é referido que àquela data havia em Timor dezasseis Missionários Dominicanos, ocorrendo na lista o nome de Frei Alberto de São Tomás, em segundo lugar, a indicar que, porventura, já exerceria o cargo de comissário. Todas as demais conclusões, baseadas em datas, já explicitadas no 'Prólogo', devem-se às informações contidas no texto da obra que estamos a rever.

O que vem a ser aventado sobre este dominicano prende-se com o facto de existirem muitos casos conhecidos de portugueses, que seguiram viagem até às partes do Oriente, com as mais variadas profissões e até de diferentes categorias sociais, bem como naturais do Estado da Índia, que aí vieram a professar em conventos de Goa ou de Macau, por exemplo, tornando-se necessário investigar num alargado número de arquivos, incluindo os locais, que Francisco Leite de Faria diz não ter efectuado e nós tão pouco. Sem deixar de ser caso para causar admiração, foi encontrado um homónimo, em período muito próximo do que estudamos e, por conseguinte, com toda a probabilidade, terem sido contemporâneos. Sobre o outro Frei Alberto de Santo Tomás existe documentação no ANTT¹⁴ que o faz nascido em Guimarães, ter pertencido ao convento de São Domingos de Lisboa, ter chegado ao Brasil por volta de 1703, por lá ter missionado nos sertões da Bahia durante cerca de dez anos, ocupado entretanto o cargo de Vigário Geral dos Dominicanos no Brasil, e se ter autodenunciado ao Santo Ofício por práticas de exorcismo. Por muito novo que este dominicano tivesse chegado ao Brasil, em 1703, com pouco mais

¹² Cf. Alberto Iria, *Boletim do Arquivo Histórico Ultramarino*, Vol. 1, Lisboa, 1950, p. 73, nota '200.

¹³ Cf. Alberto Faria de Moraes, *Subsídios para a História de Timor*, Bastorá, Tipografia Rangel, 1934, p. 35.

¹⁴ Cf. ANTT, *Inquirição de Lisboa*, Proc. n.º 597, 1-4-1713. Citado por Luíz Mott, "Um dominicano feiticeiro em Salvador Colonial (1713)" in *Bahia. Inquirição & Sociedade*, Salvador-BA, EDUFBA, 2010, p. 40, nota '4 [31-40]. https://books.google.pt/books?id=N_7ICQAAQBAJ&pg=PA32&lpg=PA32&dq=frei+alberto+de+santo+tom%C3%A1s&source=bl&ots=X_3YcKgyke&sig=PnZe7O0JrAU_BORyoC5uNxBxpsM&chl=pt=-PT&sa=X&ved=0ahUKEwjFmaH5sKnaAhXDLVAKHZ07BK4Q6AEITzAM#v=onepage&q=frei%20alberto%20de%20santo%20tom%C3%A1s&f=false Consultado em 14-11-2018.

de vinte anos de idade, seria em 1749, quase septuagenário, o que não se coaduna com um alargado período de conhecimentos a adquirir em Timor, necessários à elaboração da obra sobre as plantas medicinais. Não estamos, por conseguinte, na presença da mesma pessoa.

Sobre as atribuições por que o manuscrito passou até chegar ao AHU, em 1934, se bem que tenham o maior interesse, não cabe aqui falar e podem ser conhecidas no prefácio e nos estudos que acompanham a primeira edição fac-similada, nomeadamente, no da autoria do engenheiro agrónomo José d'Orey, em que, o então Director do Jardim e Museu Agrícola do Ultramar, disserta sob o título "Contribuição para a determinação das espécies desenhadas", com a propriedade e os conhecimentos inerentes à sua especialização. Tal como é referido no estudo, não foi possível identificar, através dos desenhos e pelas descrições e comentários que os acompanham, nove espécies.

A revisitação a que nos propusemos não pode encerrar considerações nas áreas da Botânica, nem da Farmácia ou mesmo da Medicina, para as quais não estamos habilitados, mas tão só avaliar do valor histórico do documento, nomeadamente, através da transcrição de alguns textos, a que dedicámos nova leitura paleográfica, não contemplada na primeira edição fac-similada e realizada com assinaláveis erros na segunda. Deixamos, como apontamento curioso, haver por entre as 32 espécies elencadas, algumas em que ao nome escrito para as identificar, em língua desconhecida, no entendimento habilitado de Luís Filipe Thomaz, como já referimos acima, foi acrescentado um nome português, qual «cognome», como passamos a listar: 'Tabaco do matto'; 'Limoeiro do matto'; 'Porco espim'; 'Marmeleiro'; 'Parreira brava'; 'Solda-maxo'; 'Solda-femea'; 'Arvore triste'; 'Páo amargo'; 'Páo Maria'; 'João Preto'; 'João Lopes'; 'Inhame de D. Mateus' e 'São Domingos'.

Como veremos, seleccionámos, como exemplos, os entendidos por mais curiosos e significativos, por entre as descrições e comentários sobre a espécie botânica medicinal, considerando: o tipo da mezinha associada; o seu modo de preparação e administração; a indicação do mal e a sua origem, a par dos efeitos curativos; a possível dieta associada; as quantidades de cada toma e a sua frequência ao longo do dia; o tempo expectável para o sucesso do tratamento; a possível toxicidade em caso de excessos; e, o que nos pareceu muito relevante, a indicação do nome de alguns doentes que, fruto da medicação com as mezinhas, alcançaram a cura. Vejamos então.

A raiz de *Abutua* que he branca, e tem a casca preta he a da Parreira brava maxo, que dá uvas brancas. A raiz da Parreira brava femea, que dá uvas pretas, he de hum amarelo sujo, e tem a casca parda. Esta raiz rossada em huma pedra com agoa, e posta sobre a pontada, e bebida, ou a sua decoção, nas catarraes, tira a dor, coze a matéria, faci-



Fig. 1 – Frontispício



Fig. 2 – Estampa 62 – A-alle – Parreira brava

lita a expectoração (sic), e cura perfeitamente. Bento Afonso criado do General da India D. Joze Pedro da Camera [sic], de idade avançado, e constituição debil, tendo uma cataral ja lançava escarros porulentos, e com fetido insupportavel; e sendo conduzido ao hospital se restabeleceu completamente com o simples uzo da ditta decoção, em 1778, ainda vive. O Capitam Tenente Mateus delham, com o uzo da mesma decoção se curou em breves dias de diferentes pleurizes, que teve em Mozambique e em Timor; aonde muitas outras pessoas atacadas do mesmo mal se restabelecerão, sem sangrias. O uzo frequente da mesma decoção desfaz e expelle por camaras as postemas interiores. O Tenente Coronel Antonio Joze de Foyos Pereira tendo hum postema em Goa em 1780 por cauza de huma quéda, e estando dezenganado dos Medicos e Cirurgioens, se restabeleceu com o uzo frequente da mesma decoção aconselhado [sic] por hum seu amigo, sem que tivesse repetição ate Fevereiro de 1788 em que foi morto pelos Macassares. Uzando da mesma decoção, e pondo a raiz moída em agoa sobre o pente [sic], e os rins, faz lançar a pedra em areias. Bebida em licor espirituozo cura os acidentes de gotta coral, e as febres frias, e em sumo de limão as febres quentes. Mastigada e engolindo o suco, cura as colicas. Deitada na bilha da agoa que se bebe, dicipa os flatos, purifica o sangue, conforta o estomago, favorece as secreçoens, e cura as frequentes indigestões e diarreas. Em quanto se faz uzo da parreira braba [sic] se deve abster o doente de pexe [sic], sal, azedos, espirituozos, e especiarias. (*Vitis Indica* Linn.)

Trepadeira. Meia onça de casca da raiz pouco mais ou menos, pizada em hum pedra com hum dente de alho, desfazendo-a depois com agoa, e batendo-a ate ficar com bastante espuma, lavados e bem esfregados todos os dias duas vezes com esta agoa, o corpo, e os membros que tem perdido o tacto, apertando-os e como espremendo os

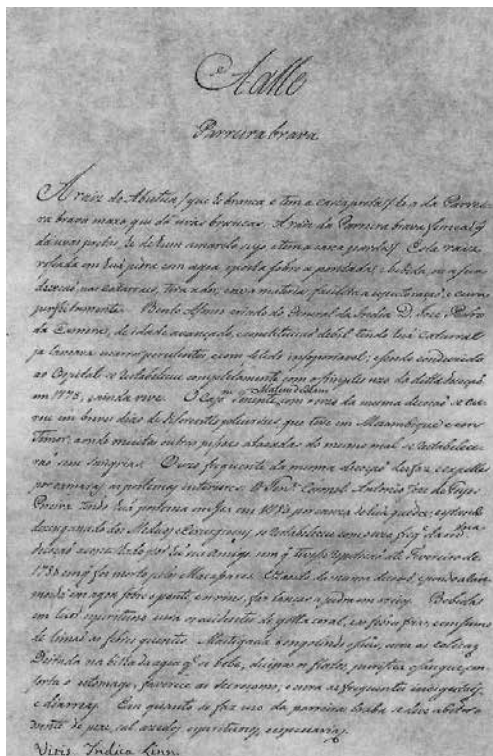


Fig. 3 – Texto manuscrito – A-alle – Parreira brava

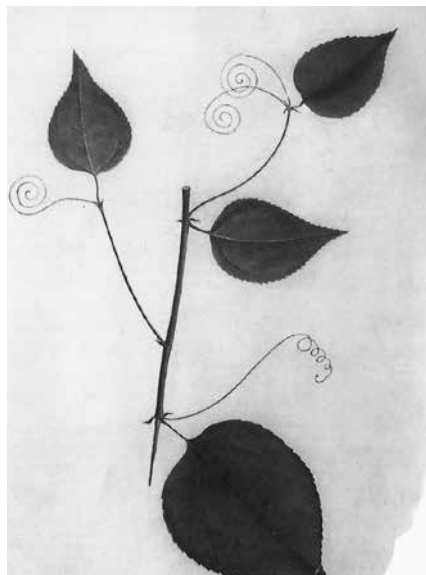


Fig. 4 – Estampa 64 – Sútclifúí ou Aucitoni

humores para baixo, lho restitues. Assim se curou o Pe. Fr. Bernardino de S. Francisco Comissario da Missão de Solor e Timor, que avia [sic] seis mezes, que tinha perdido o tacto, dos pez, já se não sentia ate á cintura, e o hia perdendo das mãos: e em trez mezes se restabeleceu perfeitamente, abstando-se de vinho, sal, e gorduras. A inflamação dos olhos, e ainda as nevos e belidas se curão metendo os olhos em huma panelleira cheia da ditta agoa 3 ate 4 vezes por dia, e goardando [sic] o mesmo Regimento.

Arvore grande. A raiz rossada com agoa em huma pedra aspera ou muida [sic], e bebida em agoa cura a tosse seca. As folhas tenras cozidas com arros fazem huma boa dieta para os Tizicos; e alguns se tem com ella restabelecido.

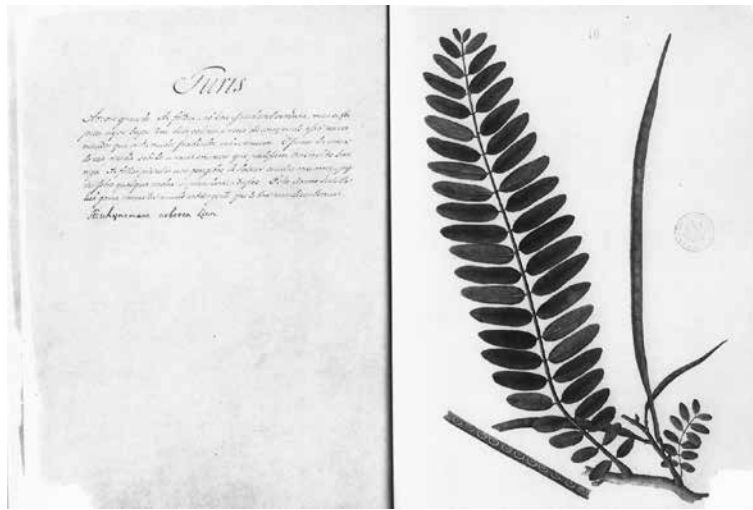


Fig. 7 – Estampa 10 – Turís

tropozes de barriga. As folhas pizadas com gengibre de doirar cozidas com arroz, e postas sobre qualquer nodoa, ou pizadura, a desfaz. Esta arvore destilla huma goma vermelha, muito astringente [sic], que he boa nas dezenterias. (A*Eschynomene arborae* Linn.)

Arbusto pequeno. Sette ate nove pez, bem lavados cozidos com algumas cebolas em hum quartilho de agoa ate se reduzir a meio; bebendo parte deste cozimento e pondo o resto debacho [sic] da via anterior, pondo-se o doente decocras [sic] para receber o

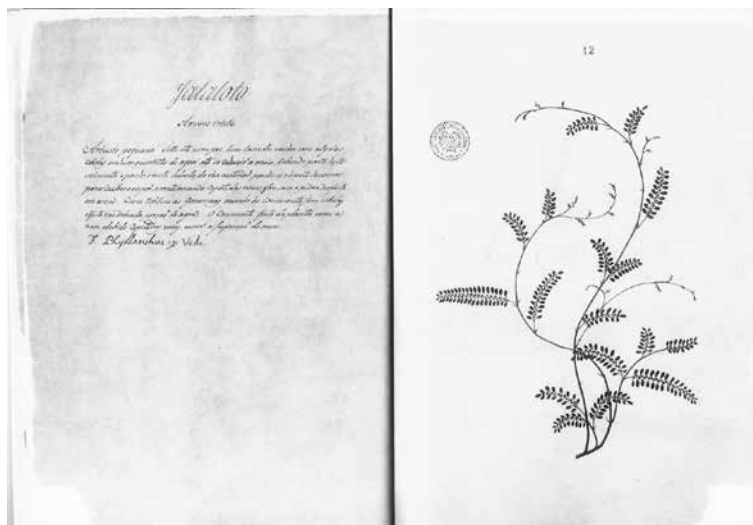


Fig. 8 – Estampa 12 – Jalaloto – Arvore triste

vapor, e continuando repetidas vezes, faz sair a pedra desfeita em areia. Cura tãobem [sic] as gonorreas uzando do cozimento sem cebolas e feito em dobrada porção de agoa. O cozimento feito da planta com a raiz, e bebido repetidas vezes, cura a superaço [sic] do mez. (F. Phyllanthus. sp. Vide)

Arvore grande cujo tronco he cheio de nós bicudos, e a raiz he sobre o amarello. A casca e a raiz rossadas em huma pedra com agoa ou sumo de limão, e bebida no frio das febres intermitentes, as cura. Uzando da mesma bebida em gargaleijos [...] curou

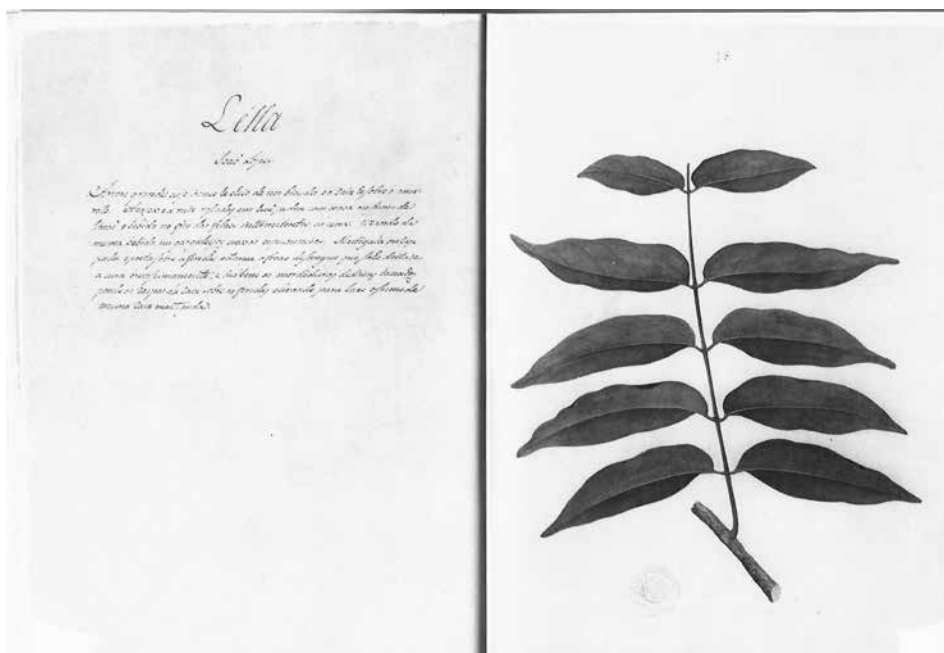


Fig. 9 – Estampa 18 – Lella – João Lopes

as esquinencias. Mastigada ou raspada e posta sobre a ferida estanca o froxo [...] de sangue que sahe della, e a cura brevissimamente, e tãobem as mordiduras de caens danados pondo as rasas da raiz sobre as feridas e levando para baxo o sumo da mesma raiz mastigada.

Arvore de mediana grandeza. A raiz se pode chamar cauterio vegetal pizada humedecida com agoa faz o mesmo efeito que a pedra infernal. Para lhe diminuir a atividade lhe misturão farinha de arroz quando a pizão. O leite dos olhos deitado repetidas



Fig. 10 – Estampa 26 – Morungo

vezes por dia sobre as belidas as desfás. Produzem uma especie de feijoes de chicotte cujas bages [sic], que são triangulares, quando são tenras se comem ainda que são muito amargas; das flores e folhas tãobem se servem como verduras. Hum feijão vai deenhado e tem tres peliculas brancas e transparentes como azas, e elle he cuberto de felpa.

As folhas tem grande fetido, os botoens das flores são semelhantes aos das lorangeiras, as flores são compostas de sinco folhas brancas ou petalas do mesmo feitio porem mais delgadas que as das lorangeiras, sobre ellas ha mais sinco de hum amarelo palido, huma dellas levantada e redrobada [sic] para a parte interior as acompanha os filamentos, ou estambres e as quatro redobradas para a parte interior apartando-se delles os filamentos são dez deziguais, sinco mais compridos tem anteras circulares, os que não as tem são mais delgados e curtos: entre elles està o embrião de que cresce hum feijão de tres quinas e tres cubertas de palmo e meio de comprido, e meia polgada [sic] de grosso, que produz sette ate oito sementes cuja amendoa he olioza.

Trepadeira. A raiz cortada transversalmente mostra huma rozeta. Em Mozambique lhe chamão raiz de cobra. He muito quente segundo dizem os Timores, muida [sic] e bebida em agoa cura as febres frias, faz lançar fora todo o veneno que se tiver tomado,

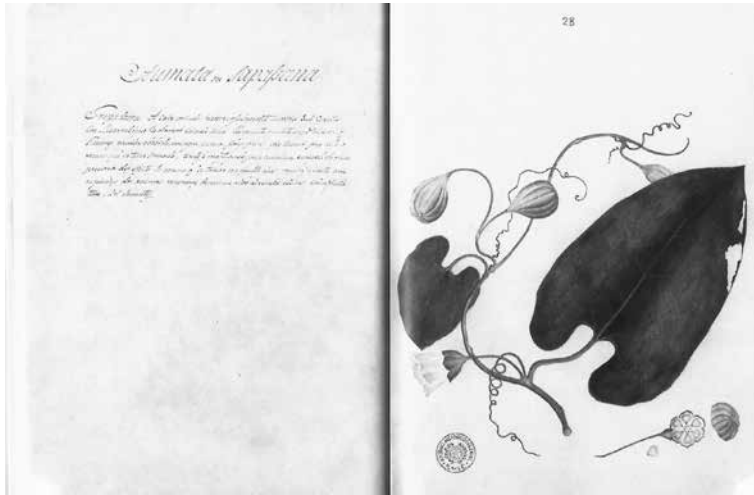


Fig. 11 – Estampa 28 – Aumata ou Sapassana

tendo-se mastigado pela menham [sic], e engolido o suco prezerva dos efeitos do veneno que se tomar naquele dia; muida e posta sobre as picadas dos animaes venenzos desvanece a dor dezincha e cura: cada fruta tem 124 sementes.

Trepadeira. A fruta tenra he boa verdura as sementes he semelhante á da belancia [sic], porem mais chata e pequena, tem huma pelicula que fas maior o seu diâmetro, e todas estão acamadas em pinha, e unidas ao tronco por fibras delicadas cor de prata.

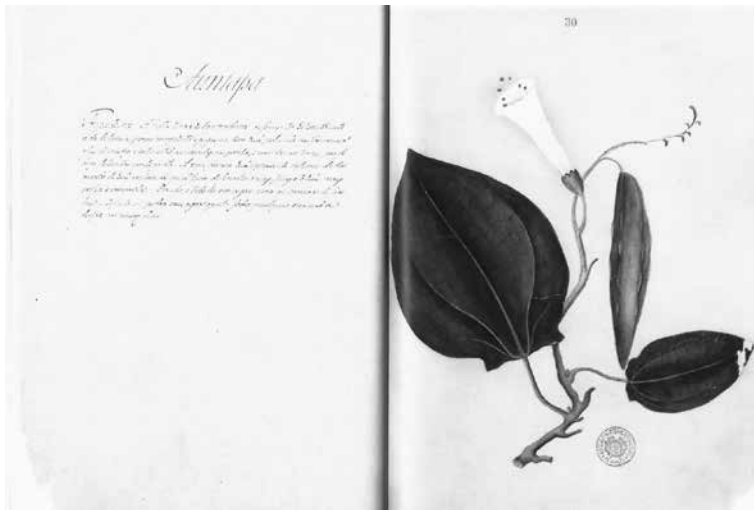


Fig. 12 – Estampa 30 – Auntassa

A raiz forma huma especie de inhame do tamanho de huma avelam, do qual saem diferentes raizes finas e so huma mais grossa e comprida. Pizada e bebida em agoa cura as camaras de sangue, e rossada em pedra com agoa e posta sobre qualquer enxação desfaz em poucos dias.

Arvore grande, que destilla huma rezina semelhante á termentina [sic] e da fruta se tira grande quantidade de azeite, os Timores fazem dellas vellas como das frutas do cussame. A rezina he hum grande balsamo para as feridas recentes, e para a cura das



Fig. 13 – Estampa 32 – Tó ou Champló – Páo Maria

chagas se faz unguento [sic] com o sumo das folhas da Ervasanta, o dito azeite e rezina, e alguma cera. 24 ate 36 grão da rezina lançada em agoa fria para fazer huma pirula, e tomando-a faz rebentar as postemas interiores.

Arvore mediana. A raiz raspada em huma pedra com agoa e posta sobre qualquer dor a decipa, abstendo-se de sal, e comidas e bebidas quentes eirritantes [sic].

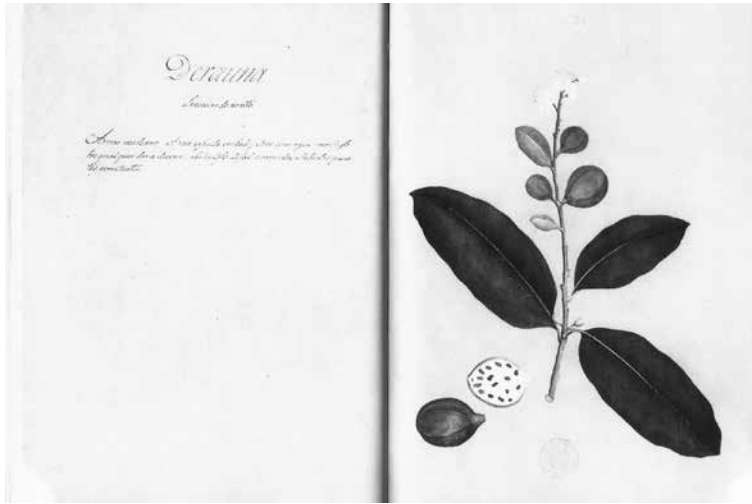


Fig. 14 – Estampa 34 – Derauna – Limoeiro do matto

Arvore pequena. A casca da arvore mastigada com bétele e posta sobre a picada da cobra verde a cura. Untando os peitos, e as suas vizinhanças com as folhas mastigadas faz



Fig. 15 – Estampa 36 – Dilla – Marmeleiro

secar o leite. A goma da fruta que he adstringente [sic] e semelhante á arábica he util nas dezentérias uzádo della em emuluçoens [sic], e com moderação. A fruta he doce e tem bom cheiro.

Arvore grande. A casca da arvore e da raiz he de hum amarelo desmaiado sujo e muito amarga. He um contraveneno tão eficaz que dizem os Timores que tendo untado



Fig. 16 – Estampa 38 – Létte

pela menham [sic] o corpo com o pó da casca desfeito em agoa quente, não perjudica [sic] o veneno que se tomar. Tãobem he utilissima nas febres untando-se com o dito pó da raiz em agoa quente o corpo duas vezes por dia, o que experimentei em humas grandes febres que tive. Lançando-se o dito pó em agoa fervendo e tomando o vapor na testa, e inspirando-o tendo a cabeça cuberta em hum lenço, e tomando algumas pitadas / como tabaco / cura com prontidão as defluçoens da cabeça e do peito.

Trepadeira. O tronco yem de comprido 3 ate 4 palmos, e 3 ate 4 polegadas na parte mais grossa. Esbrugado cortado transversalmente em rodas delgadas, seco e reduzido a

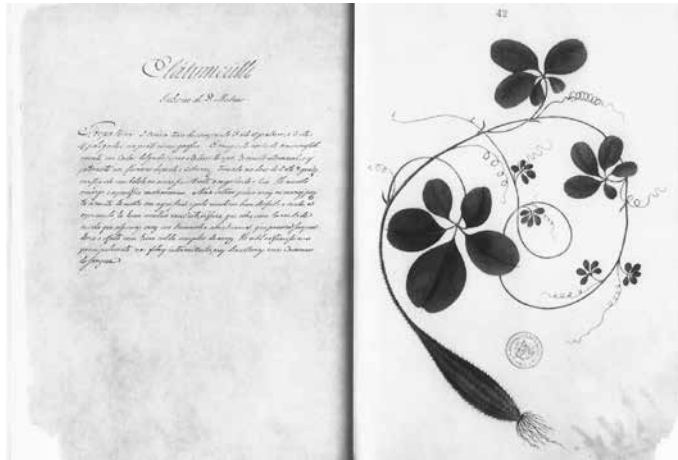


Fig. 17 – Estampa 42 – Elatumcúlli – Inhame de D. Mateus

pó he muito estomacal, e espetorante [sic] nas fluxoens do peito, e catarraes tomado na doze de 6 ate 8 grãos mastigado com betele ou couza semelhante, e engolindo o suco. He muito amargo, e especifico contraveneno. Meia oitava pouco mais ou menos posta á noute de molho em agoa fria, e pela menham bem desfeito, e coado, e espremido, he hum esnetico excelente, e eficaz, que obra com suavidade ainda que algumas vezes em tamanha abundancia [sic], que precisa suspender-lhe o efeito com hum caldo simples de arroz. He util e eficazíssimo principalmente nas febres intermitentes, nas dezenterias, e nas camaras de sangue.



Fig. 18 – Estampa 44 – Aeramera

Arbusto grande que tem a folha aspera. A raiz rossada em huma pedra com agoa, e posta sobre as bexigas pretas, e bebendo a decoção della e abafando-se para suar, faz tornar benignas as mesmas bexigas. Também he util do mesmo modo nas pontadas.

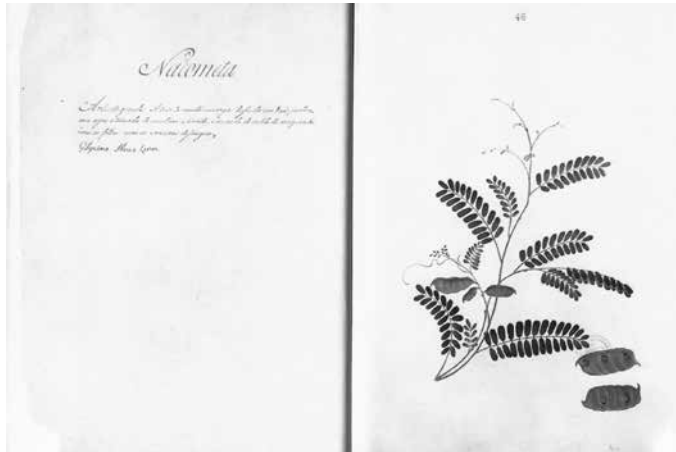


Fig. 19 – Estampa 46 – Nacométa

Arbusto grande. A raiz he muito amarga: rossada em huma pedra, com agoa, e tomada de menham, e á noite, e uzando de caldos de arroz cozido com as folhas, cura as cameras de sangue. (Glycine Abrus. Linn.)



Fig. 20 – Estampa 50 – Nonobrine ou Rossarage – São Domingos

Arbusto grande. A raiz e ainda o tronco com a casca rossada em pedra com agoa, e posta sobre qualquer enxação [sic] a desfaz.



Fig. 21 – Estampa 52 – Nópe

Arvore medeana. A casca he semelhante á cortiça, o entrecasco da grossura da casca, e o páo branco e tão porozo, que depois de seco passa o ar com hum assopro de huma extremidade á outra. As folhas servem para a cura das hidropezias [sic], que resultão das febres intermitentes mal curadas.



Fig. 22 – Estampa 54 – Aúfane

Arvore grande. As folhas /que tem a penuge e o macio das da Erva Santa / a casca e as folhas do Nópe, e a raiz de Bamolo e de Auntassa tudo pizado e posto á noite em agoa fria, e de menham lavando, e esfregando bem todo o corpo, cura as ditas hidropezias. A dieta he de carne de búfla [sic] seca sem sal, cozida ou assada, e arroz sem temperos alguns. O sal he tão nocivo a estes doentes, que qualquer porção de que se uze depois de principiada a cura, aumenta a enxação, e matta em breve tempo.

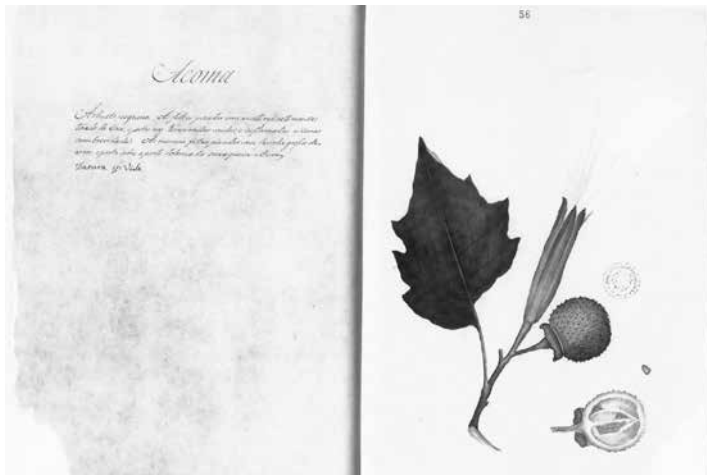


Fig. 23 – Estampa 56 – Acoma

Arbusto pequeno. As folhas pizadas com azeite ressentente [sic] tirado de Coco, e postas nas hemorroidas saidas, e inflamadas as cura com brevidade. As mesmas folhas pizadas com farinha grossa de arroz, e posta sobre a parte dolorosa da enxaqueca a cura. (Datura sp. Vide)



Fig. 24 – Estampa 58 – Cinto-ama – Solda-maxo

Arvore grande. A casca moída e bebida em agoa he boa solda para as quedas. Depois de encanado qualquer membro quebrado, pondo em redondo a raiz ou a casca pizada, e umedecida com agoa, em breves dias o cura. A casca moída e bebida em lavage de arroz, faz sair a criança morta no ventre da May' [sic].

IV – Conclusão

Para um melhor conhecimento contextualizado da temática em apreço importa referir trabalhos recentes que tratam de assuntos afins. Destacamos os seis que nos parecem mais importantes, a saber:

1. Teresa Nobre de Carvalho, *Os desafios de Garcia de Orta. Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*, Lisboa, Esfera do Caos Editores, 2015, que mereceu na Academia de Marinha, uma Menção Honrosa do Prémio ‘Almirante Teixeira da Mota’ e em que se tornam de leitura obrigatória os textos ‘À Maneira de Prefácio’, de Rui Manuel Loureiro e ‘Apresentação’ de Henrique Leitão;

2. Dr. Sultan Bin Mohammad AlQasimi, *A Momentous Journey. The Complete Manuscript of The “Book of Duarte Barbosa” - 1565*, Sharjah-UAE, Science and Arts Institute, 2017, com a leitura recomendada do que ocorre narrado sobre a ‘Ilha de Timor’, ‘Solor’ e as ilhas circunvizinhas;

3. Tomé Pires, *Suma Oriental*, ed. de Rui Manuel Loureiro, Lisboa, CCCM, 2018, em que importa ler a ‘Introdução’ e a Carta de Tomé Pires a Dom Manuel I (Cochim, 27-01-1516) em que são descritas inúmeras espécies botânicas de que resultam especiarias e produtos exóticos;

4. João José Alves Dias, *Antes de Lineu. O mundo das plantas nas coleções de impressos da BNP. Guia da Exposição*, Lisboa, BNP, 2016, nomeadamente com a leitura dos textos: ‘Apresentação; ‘Introito’; ‘O saber prático e útil: séculos IV a.C. a XV’; ‘O saber teórico e de observação: século XVI’ e ‘O saber científico e lúdico: séculos XVII-XVIII’;

5. Magnus Roberto de Mello Pereira, “*Plantas novas que os doutos não conhecem: a exploração científica da natureza no Oriente português, 1768-1808*» in *História, Ciência, Saúde*, Vol. 24, n.º 3, Manguinhos, Rio de Janeiro, Jul-Set 2017, pp. 665-685. <http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v24n3/0104-5970-hcsm-24-03-0665.pdf> Consultado em 15-11-2018. Uma síntese sustentada em muita documentação inédita existente em vários arquivos portugueses, bem como fontes publicadas e muitos estudos constantes da extensa bibliografia. Muito importante a obra do jesuíta Padre João de Loureiro, *Flora Cochinchinensis*, publicada pela Academia Real das Ciências de Lisboa, de que era sócio, em 1790. João de Loureiro, foi matemático e naturalista na corte do rei da Cochinchina, o actual Vietname. Contam os seus biógrafos que, em troca de uma colecção de livros, entre os quais o *Genera Plantarum*, de Lineu, forneceu ao capitão de um navio inglês, Thomas Riddel, um conjunto de plantas da península indochinesa, por si devidamente classificadas. De regresso a Londres, o referido capitão de navio entregou aquele herbário a sir Joseph Banks, presidente da Royal Society que, na altura, dirigia os ‘Kew Gardens’. O mesmo João de Loureiro manteve correspondência com o naturalista sueco Daniel Solander e fez remessas de plantas orientais para o filho de Lineu (também de nome Carl), que assumiu o lugar do pai na universidade de Uppsala. Este estudo revela, ainda, a acção de outros naturalistas com obra conhecida e, em alguns casos, sócios da ARSL. Nomes a não esquecer, são os de: Manuel Galvão da Silva (um baiano), cujo herbário

remitido de Goa foi levado para França por Junot, em 1808; Francisco Luís de Meneses que enviava coleções de Goa para Lisboa, nomeadamente para o famoso gabinete de curiosidades do coronel José Rollem van Deck; Inácio Caetano Afonso, outro indo-português, como o anterior, que ocupou o cargo de físico-mor do Estado da Índia, constituindo-se no primeiro a atingir um posto de tão elevada condição, escreveu um pequeno tratado sobre o uso medicinal de plantas orientais, em 1794; José de Abriz, cirurgião-mor, enviou de Goa para Lisboa uma ‘Memória’ sobre o mesmo tema, em 1799; José de Miranda Almeida, sucessor de José de Abriz, fez várias remessas de sementes, acompanhadas de um relatório sobre as mesmas. O plano que foi posto em marcha por D. Rodrigo de Souza Coutinho prendia-se com a tentativa de conseguir no Brasil a produção de várias plantas de que resultavam especiarias e de outras espécies florísticas orientais com forte interesse económico, e, como exemplo, citamos a teca. Muito ao inverso do que se costuma acreditar, não se pode considerar que durante os séculos XVII, XVIII e XVIII, também neste caso específico dos estudos da Botânica, Portugal estivesse atrasado em relação à Europa que bebia das informações colhidas pelos portugueses em todos os espaços do seu vasto império, não raro traduzindo obras completas por si realizadas, ou reeditando as escritas em latim, como foi o caso, por exemplo, da *Flora Cochinchinensis*, do Padre João de Loureiro, na Alemanha, em 1793, pela mão do botânico Carl Willdenow. Foi através desta obra que diversos naturalistas europeus tomaram conhecimento das espécies botânicas da península indochinesa e foi através dela que se estabeleceram os fundamentos da respectiva classificação lineana;

6. Rui Manuel Loureiro, “The production and circulation of information about East Asia between Macau and Manile: the ‘Boxer Codex’ revisited”, comunicação apresentada ao *Colóquio Internacional China/Macau, Conexões Marítimas Globais* realizado no CCCM, no passado mês de Outubro (de 2018), cuja publicação esperamos para breve, pela relevância das informações contidas no precioso códice, bem como pelo estudo efectuado.

A CAPITALIDADE DE GOA: EXPRESSÃO URBANÍSTICA DO MITO E DA LEGITIMIZAÇÃO COLONIAL

Walter Rossa¹

He verdade que quando comecey esta acupação de escrever as cousas da India erão ellas tão gostosas, per suas bondades, que daua muyto contentamento ouvillas recontar; mas, porque as boas cousas pouquo durão, as bondades se forão danando e comrompendo, como ao diante direy, que nom deixarey de escrever, pera que cada hum aja o galardão de sem bem e do mal, neste mundo nas lingoas e memorias das gentes, e no outro, ante Deos, cada hum auerá direita satisfação de seus merecimentos.

Gaspar Correia, *Lendas da Índia*: II-5.

Goa é o pequeno topónimo do mais pequeno estado, o que tem o maior rendimento per capita e o melhor nível de vida da União Indiana. São, entre muitos outros, três atributos mensuráveis daquele território na sua idade pós-colonial. No extremo oposto dessa objetividade, o seu peculiar processo histórico fez desse *som* um mito, até um mantra, que extravasa a sua dimensão territorial, estatística e administrativa. Da grande variação e variedade de presença e administração dos territórios que capitaneou — o Estado da Índia — à diáspora ditada pelo seu declínio, as razões são múltiplas. No eixo desse vórtice está o que foi a cidade do mesmo nome, que hoje, como Velha Goa, Old Goa ou, tão só, Goa, é um palmeiral ameaçado por uma nova e nefasta urbanidade, que tende a instituí-la como subúrbio da capital, Pangim. Na sua paisagem emerge, branco, um conjunto de igrejas e conventos, numa pálida evocação da fugaz materialidade urbanística da primeira sede da primeira e mais durável presença colonial europeia na Ásia. Continua, contudo, a ser um dos seus principais centros de devoção católica, tendo como íman o túmulo de São Francisco Xavier (1506-1552), o *Apóstolo do Oriente*.



Fig. 1 – Goa vista da Senhora do Monte, 2017

¹Universidade de Coimbra.

Numa leitura tão imediata e genérica quanto simplista, pode dizer-se que a urbanidade de Goa teve uma ascensão e queda paralelas às do seu *Estado* entre os primeiros quartéis dos séculos XVI e XVII, um verdadeiro *século* ou *idade de ouro*. Estado improvável, pois descontínuo e com formas e expressões muito diversas, que chegou a estender-se por todo o oceano Índico e a uma pequena parte do Pacífico. Foi o século da mítica *Goa Dourada* ou da *Roma do Oriente*. Quando esse Estado passou a apenas ter jurisdição sobre pouco mais do que o território que viria a ser o atual Estado de Goa da República da Índia, emergiu Pangim como novo centro urbano do poder. Já antes fora frustrada uma nova localização da capitalidade em Mormugão.

Não foi, pois, uma mera mudança do sítio da capital, mas de paradigma na relação capital-território e não ocorreu em décadas, mas em séculos, num misto de agonia e inconformismo. O ato administrativo com que se consubstanciou em 1843 é, em si, uma expressão significativa disso mesmo: foi criada uma nova unidade administrativa, Nova Goa, que agregou a antiga capital com Pangim (que a insistência dos residentes acabara por determinar efetiva) e, ainda, o que está pelo meio, Ribandar. (Velha) Goa integrou assim Nova Goa, expressão que, numa espécie de eufemismo administrativo, não foi mais do que o último estertor da relutância com que as autoridades portuguesas sempre encararam a decadência da cidade, ou seja, a definitiva cedência do estatuto de capital a Pangim e ao mito. Paradoxalmente, hoje Nova Goa não existe, mas existe Velha Goa a que, assim, se deveria voltar a chamar simplesmente Goa, o que cumpre.

Tenho em curso um trabalho sobre as paisagens e os valores patrimoniais das capitais do Império Português. De entre todas, Goa é o caso de maior complexidade e especificidade, pois tem vários tempos e espaços e com eles vários momentos do Império e do Estado da Índia. Foi, entre os espaços de influência portuguesa, o que sempre conteve maior extensão territorial, variedade, densidade e complexidade culturais, étnicas e religiosas. Essa diversidade de contextos e conteúdos fez também com que grande parte dos elementos da materialidade urbanística tenham desaparecido, e com que os aspetos simbólicos se emaranhem favorecendo o desenvolvimento do *Mito de Goa*. Porém, tudo isso é suscetível de divisão em grandes fases-tema, o que faço assim: 1. instalação e ascensão; 2. decadência e mitificação; 3. geração da alternativa de Mormugão; 4. conflito entre o reformismo pombalino (*restauração* do Estado da Índia) e o pragmatismo dos *residentes* (nova capital em Pangim); 5. resolução liberal com o eufemismo de Nova Goa que confirmaria e conformaria Pangim; 6. patrimonialização.

Um trabalho sobre o urbanismo das capitais de Goa durante o domínio português do território implica, assim, estudar 3 núcleos diversos, 2 com muito maior incidência, ao longo de 450 anos. Neste texto foco-me em Goa e, assim, nas fases-tema 1, 2 e 6. O último, o processo de patrimonialização de Goa, é um caso *sui generis* que acabou por ser determinante não apenas em si, como na sua sobrevivência como capital mítica. Se as demais dizem respeito a outras localizações (Mormugão, Goa restaurada e Pangim), que serão objeto de outros textos, a verdade é que não deixam de estar presentes no subconsciente deste.

Os *mitos* nasceram e desenvolveram-se por transmissão oral, estruturando uma narrativa fantástica acerca de deuses e seres divinos, heróis e viagens até ao submundo e, numa dialética platónica, opõem-se ao *logos*, à racionalidade. Mantêm, contudo, contacto com a experiência e o mundo, sendo uma espécie de disfarce da realidade, embora não precisem dela para adquirir significado. Esta consideração aproxima mito e imagem sendo esta, aliás, a forma evidente, análoga, do mito. Os mitos instalam-se e prosperam quando são preferíveis e se apresentam como mais fortes e simples que a realidade que se conhece. Esfumam-se quando o que de novo se revela os ultrapassa, confirmam-se quando os deslustra. Também o Mito de Goa tem ocultado e continuará a ocultar a percepção que a História tem produzido para muitas das suas dimensões relevantes, decerto porque a realidade que vai sendo historiada não é mais interessante que a narrativa do mito. É essa uma inconsciente opção coletiva que não deve tolher o desenvolvimento do conhecimento, até porque constitui a única forma de surgirem oportunidades de escolha entre o mito e a realidade, e o sem fim de sedutoras nuances que existem entre os dois.

O objetivo deste texto é, em suma, produzir uma síntese sobre os significados das expressões, evolução e roturas na materialidade urbanística da capitalidade de Goa, confrontando a racionalidade que decorre do conhecimento dos dados empíricos, com o seu mito. Trata-se de montar um discurso a partir de breves invocações dos seus principais episódios e de ensaiar uma leitura provisória desse todo que, apesar de uma intensa produção historiográfica, está e continuará por fazer de forma substancial e estruturada, descendo a detalhes e níveis de observação que aqui também não cabem. Talvez se possa constituir como um portal de acesso ao tema da expressão urbanística da capitalidade de Goa e, também, lançar pontes para os casos homólogos de outras capitais portuguesas e do colonialismo português (Rossa 2008, 2011, 2015 e 2016). Todavia e para já, que desde logo fique claro o seguinte: o *Mito de Goa* continuará a prevalecer sobre a sua História.

Chaves

Mais do que qualquer outro local do antigo Estado da Índia, Goa conta com uma invejável variedade, quantidade e qualidade de fontes e historiografia. A intensidade da produção das primeiras é, claro, reflexo da relevância e intensidade históricas dos momentos a que dizem respeito, sendo nisso acompanhada pela segunda. Neste caso, o da historiografia, deve ter-se criticamente presente a diferença entre os tempos dos discursos descritivos e o dos interpretativos, ou seja, o longo processo de estabelecimento da História enquanto disciplina e área de conhecimento com protocolo científico. Mas, como se sabe, em geral a História é resultado do que se procura saber do passado em função das indagações do presente em que é elaborada, o que no caso em apreço sempre tem levado a uma produção intensa sobre o tempo da *Goa Dourada* e bem menos aos demais. Porém, embora a esmagadora maioria da investigação produzida aborde aspetos

diretos da capitalidade goesa ou que dela decorrem, são poucos os que se dedicam à cidade em si, ou seja, ao espaço, à paisagem e cenários urbanos das vivências e representações que, paradoxalmente, mesmo assim tratam.

Não cabe neste ensaio uma revisão geral de toda essa extensa bibliografia, mas tão só uma explicação sumária do que, após um levantamento alargado, acabou por se constituir como estímulo, informação e conhecimento, ou seja, os textos com que efetivamente mais dialoguei na construção deste e que, assim, dou por genericamente creditados, sem prejuízo da necessidade de referências específicas em situações de citação direta. Os demais são referenciados pontualmente. Em consonância com o que declarei acerca das fases-tema da capitalidade de Goa diretamente tratadas neste texto, as relativas a Goa, não pude excluir desse diálogo as que dizem mais diretamente às outras, ou seja, Mormugão e Pangim.

Desde logo se impôs o livro *De Goa a Pangim* de Pedro Dias (Dias 2005), pois é objetivamente dirigido às “Memórias tangíveis da Capital do Estado Português da Índia” (o subtítulo) e, ao contrário dos demais, cobre todo o intervalo cronológico em questão. Com exceção para o capítulo relativo a Pangim — sobre o que ainda não tinha vindo a público o estudo monográfico (Faria 2010b), que lhe teria permitido um melhor equilíbrio com o que condensa sobre Goa — esse livro é a mais precisa e extensa descrição dos factos, dados e casos relevantes disponíveis para a compreensão do urbanismo e arquitetura dos espaços em questão. Vai, aliás, fora dos núcleos urbanos e dos âmbitos do urbanismo e da arquitetura. Mas não era seu objetivo a reflexão sobre as diversas vertentes e expressões da condição de capitalidade, o que é abordado em outros.

De entre os enfoques, simultaneamente de maior fôlego e que mais diretamente desenvolvem preocupações fulcrais para este texto, sobressaem os livros de Catarina Madeira Santos (1996) «*Goa é a chave de toda a Índia*» e de Alice Santiago Faria (2010b) *Architecture Coloniale Portugaise à Goa*. Foram, de facto, estruturais tanto pelas abordagens sobre a capitalidade de goa que estabilizaram para os temas e tempos que tratam, quanto nos grandes vazios que, sem contradições e inevitavelmente, deixaram por preencher, até porque também acabam por se constituir como balizas cronológicas. E, de facto, não poderiam ser mais diversos: o primeiro, uma prova académica em História, trata com muita profundidade o fenómeno político da emersão de Goa como capital do Estado da Índia, por conseguinte, no período compreendido entre 1505-1570, como, aliás, declara o subtítulo; o segundo, uma tese de uma arquiteta em História da Arte e Arqueologia, dedicada ao período 1840-1926, também expresso em subtítulo. Ou seja, se o primeiro se dirige à formulação política da Goa que existiu onde hoje está Velha Goa, acompanhada da definição do seu território conhecido como *Velhas Conquistas*; o segundo dá essencialmente conta da formação urbanística e arquitetónica de Pangim três séculos depois, recorrendo ao papel dos seus agentes e contando já com as *Novas Conquistas*, no essencial anexadas entre 1763 e 1788. Outros textos de ambas as autoras (Santos 1999; Faria 2010a) dão-nos visões sintéticas ou complementares do que veiculam nessas obras, sendo que o de Catarina Madeira Santos é, sob alguns aspetos, aqui retomado.

Pese embora o facto de esse grande intervalo temporal não ter sido, ao invés do que o precede, objeto de uma intensa inquirição historiográfica, impõem-se dois trabalhos de grande espectro que lhes foram dedicados: *Goa Setecentista* de Maria de Jesus dos Mártires Lopes (1993) e *Globalising Goa (1660-1820)* de Ernestine Carreira (2014). O primeiro, mais confinado no tempo e na temática centralmente sociopolítica sobre todo o território goês e não apenas o urbano, o segundo, porque bem mais recente e produzido num contexto muito diverso, adota uma visão mais vasta que, entre outros, tem como objetivo inserir Goa numa historiografia global. Se quase nada se dedicam à leitura direta do espaço, da paisagem e de cenários urbanos, ambos tecem uma densa rede de razões e contextos para o lento processo de mutação da capitalidade de Goa para Pangim.

Outras obras de igual fôlego abordam direta ou implicitamente a capitalidade de Goa com dados e leituras muito relevantes, mas sem problematizar as questões do espaço, ou seja, com recortes essencialmente sociopolíticos, como são os casos de *Goa medieval* de Teotónio Rosário de Souza (1978) — seminal, assinale-se, no seu propósito central de questionamento do mito — e de *A Invenção de Goa* de Ângela Barreto Xavier (2003). Ambas focam Goa no seu todo territorial, até com particular ênfase sobre o mundo rural, não tanto sobre as suas expressões urbanas.

Todos lidam com diversos tipos de fontes, incluindo um de grande relevância para nós: as descrições de visitantes, em especial estrangeiros. Dos estrangeiros porque ao invés dos portugueses têm, por regra, visões menos emotivas, de maior registo crítico e comparativo, para além de, geralmente, revelarem um maior interesse em descrever paisagens e espaços. O que, para além de questões mais difusas de ordem antropológico-cultural, abrangem outras mais prosaicas, como a de aportar aos seus concidadãos conhecimento sobre territórios de outrem, eventualmente úteis para iniciativas de ordem comercial e militar, designadamente nos primeiros tempos da presença portuguesa nestas paragens². Nesse âmbito é de peculiar interesse “Memória urbana, paisagem social e intertextualidade: a construção da imagem de Goa nos relatos de viajantes europeus dos séculos XVI e XVII”, um pequeno texto de Manuel Lobato (2011) e, para o outro extremo da cronologia e com uma abordagem muito diversa, o livro de Filipa Lowndes Vicente (2015) *Entre dois impérios: viajantes britânicos em Goa (1800-1940)*.

As descrições dos viajantes estrangeiros, distribuídas no tempo, nem anulam o interesse das dos locais, nem das atuais. Cumprindo ambos os requisitos, considero o conciso relato de Percival de Noronha (1999) “Um passeio pela Velha Cidade de Goa” dos mais conseguidos e úteis. E nessa linha da história local, mesmo nesta listagem económica, é incontornável uma referência ao que tornou possível o desenvolvimento de toda essa produção de conhecimento historiográfico, ou seja, as suas bases que já não se confundem com as fontes, e que em alguns casos específicos continuam a ser de pertinente consulta e reflexão. Refiro-me, claro, à historiografia produzida e publicada em Goa por naturais

² O caso mais referido é, precisamente, um dos primeiros, o Itinerário, Viagem ou Navegação de John Huyghen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas, publicado em Amsterdão no preciso ano em que a primeira frota holandesa entrou no Índico, 1596 (Linschotem 1596).

ou reinóis nas últimas décadas do século XIX e primeiras do seguinte — que genericamente intitulo *historiografia goesa* —, da qual destaco nomes como António Bernardo de Bragança Pereira, Filipe Nery Xavier, João Baptista Amâncio Gracias, Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, Germano Correia, José Ferreira Barroco, José António de Ismael Gracias, Ricardo Micael Teles. Foram, de certa forma, precedidos por José Nicolau da Fonseca (1878) com *Historical and archaeological sketch of the city of Goa*, e Gabriel de Saldanha (1898) em *História de Goa (política e arqueológica)*.

A Bragança Pereira se deve, nominalmente, o primeiro trabalho de síntese sobre o nosso tema: *As capitais da Índia Portuguesa* (Pereira 1932) que, no essencial, é uma detalhada descrição de Velha Goa, também baseada em descrições em diversos tempos de viajantes estrangeiros. É, pois, tematicamente incompleto e não problematiza, mas o título apresenta-o como inaugurador do tema, até porque Goa logra manter-se como referente da capitalidade do território. Ao invés, o relatório *Reintegração da Cidade de Velha Goa...* (v. bibliografia), feito por uma comissão integrada por goeses em 1959, com vista à reabilitação de Goa e a que regressarei no final, é uma muito boa síntese do conhecimento até então apurado pela historiografia goesa.

Por último, uma breve referência a um escrito meu que, em grande medida, na seqüência de um outro (Rossa 1997: 41-53) aqui retomo: além dos textos de enquadramento-contextualização, a entrada “Goa” na obra *Património de Origem Portuguesa no Mundo* dirigida por José Mattoso e produzida pela Fundação o Calouste Gulbenkian (Rossa 2010)³. Tal como aí, se as fontes escritas são usadas, em grande medida, através do que os autores referidos já delas extraíram, as gráficas e, essencialmente, a principal fonte que é a materialidade atual dos objetos em análise, são de uma relevância extrema na construção deste texto.

Já ali denuncio um problema crucial: a ausência do principal tipo de fontes para quem se queira dedicar ao estudo da paisagem urbana de Goa, as representações coevas. Contamos com algumas vistas gerais do género *voo de pássaro* ou *mapa perspetivado*, todas esquemáticas e imprecisas, muitas más cópias de antecedentes⁴. A informação mais relevante é o posicionamento relativo dos edifícios e a sua legendagem⁵.

³ Recorro com muita frequência a estes e outros textos meus que constam na lista final de referências. Por razões de economia e expressão não os mencionarei expressamente ao longo do texto.

⁴ A gravura do primeiro volume da *Civitates Orbis Terrarum* (Braun e Hogenberg, Colónia, 1572) é fantasiosa até na data aí apresentada (1509). A imagem do Roteiro de Goa a Diu de João de Castro (1538/39) é sugestiva, mas morfológicamente inútil, tal como a de Jan Huygen van Linschoten (1596) que, para além da falta de detalhe comprovável, é completamente desproporcionada. O mesmo sucede com a *Plantaforma da cidade de Goa* de *O Lyvro da Plantaforma das Fortalezas da Índia* de Manuel Godinho de Erédia (c.1620). Também de Herédia são as duas cartas da *Ilha de Goa* (Tiswadi) que incluem o traçado do circuito muralhado periurbano. De entre os que representaram a cidade e essas muralhas quando tudo ainda existia, falta referir Pedro Barreto Resende, o autor dos desenhos do relatório de António Bocarro de cerca de 1635 (*Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental*). Trata-se de um desenho muitíssimo distorcido e desproporcionado, retirado da coleção da Biblioteca Pública de Évora para se juntar à da British Library.

⁵ É o caso das de Linschoten e Herédia referenciadas na nota anterior.



Fig. 2 – Pormenor de Braun and Hogenberg (1572), Goa fortissima India urbs in Christianorum Potestatem anno salutis 1509 devenit. *Civitates Orbis Terrarum*, I. Colônia: 1572.

No que diz respeito a imagens internas ou setoriais, com exceção para a incansável gravura da Rua dos Leilões de Jan Huygen van Linschoten (1596), nada temos. A precoce desagregação da cidade no meio do intenso palmeiral levou a que, quando o hábito e as técnicas de representação se desenvolveram (muito tardiamente) nos contextos portugueses, já nada houvesse para representar. O advento da fotografia apenas encontrou os edifícios religiosos hoje existentes e ruínas esparsas, o que nada permite perscrutar da paisagem da Goa urbana. À falta de dados coevos, são os desenhos da intentada *Restauração Pombalina* (1774 e 1777)⁶ que, com maior precisão, nos dão a configuração urbanística da maior parte dos edifícios públicos e religiosos, bem como de alguns espaços públicos. Essa ação legou-nos ainda levantamentos detalhados dos paços da Inquisição e dos Vice-Reis. Aliás, no que diz respeito à arquitetura monumental desaparecida, entre fotografias antigas, desenhos e gravuras, há alguns materiais de trabalho, de entre as quais se destacam os de Lopes Mendes (1886)⁷.

⁶ Joze de Moraes d'Antas Machado, Projecto para a nova Cidade de Gôa por..., Sargento Mor de Infantaria com exercício de engenheiro, man., Goa, (s/d), Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1241/2A-24A-111, dim. (mm) 1605x695; Joze de Moraes Antas Machado, Projecto Da Cidade de Gôa por... Sargento Mor de Infantaria com exercício de Engenheiro, em 1775, man., Goa, 1775, Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1237/2A-24A-111, dim. (mm) 1467x470; João António Aguiá Sarmento, P. Príncipe Pella Fê P. Pátria Projecto para a nova Cidade de Goa feito por ordem do Ilustrissimo, e Excellentissimo Senhor Dom Joze Pedro da Camera Governadorr e Capitão General da India - Por ... Capitão de Infantaria cõ exercicio de Engenheiro Em MDCCLXXVII. Janeiro de 1777, man., Goa, 1777, Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1240/2A-24A-111, dim. (mm) 1702x424.

⁷ Além dos publicados na sua obra de 1886, existem alguns outros no conjunto de desenhos do seu espólio, produzidos entre 1862 e 1866, à guarda da Biblioteca Nacional de Lisboa.

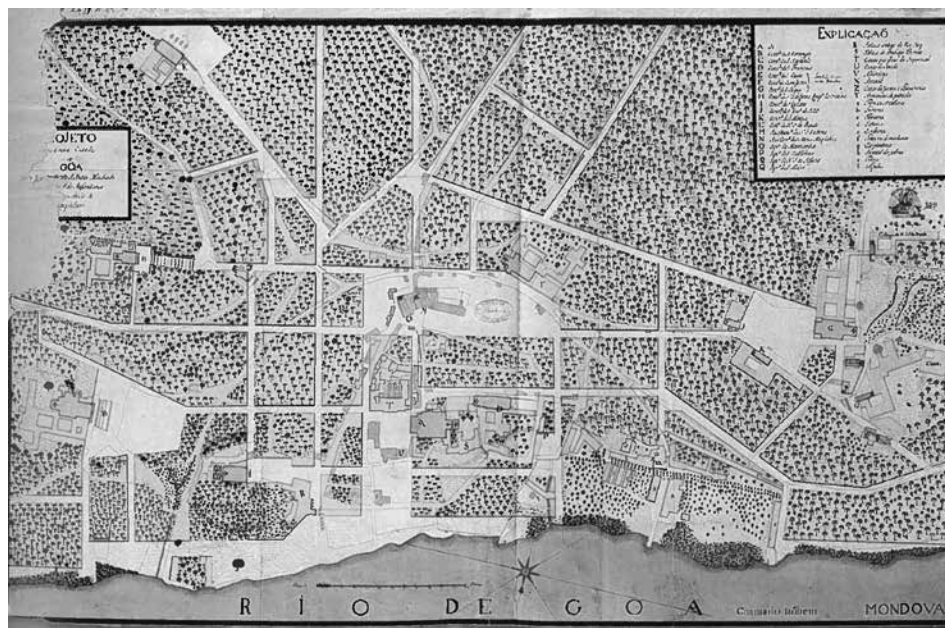


Fig. 3 – Joze de Moraes d’Antas Machado, *Projecto para a nova Cidade de Gôa por...*, *Sargento Mor de Infantaria com exercicio de engenheiro*, man., Goa, (s/d), Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1241/2A-24A-111, dim. (mm) 1605x695

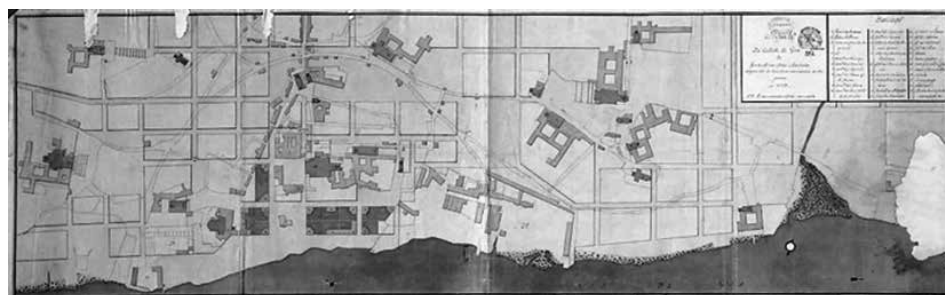


Fig. 4 – Joze de Moraes d’Antas Machado, *Projecto Da Cidade de Gôa por...* *Sargento Mor de Infantaria com exercicio de Engenheiro*, em 1775, man., Goa, 1775, Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1237/2A-24A-111, dim. (mm) 1467x470

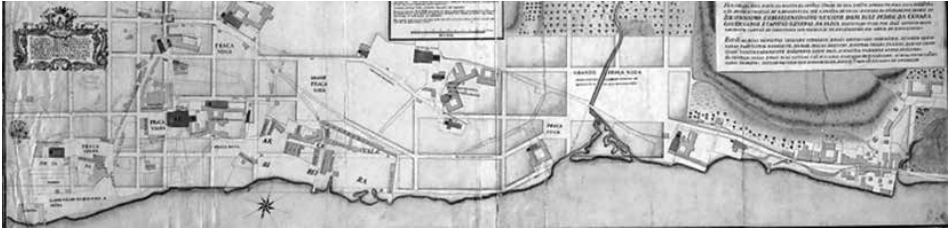


Fig. 5 – João António Aguiar Sarmiento, *P. Príncipe Pella Fê P. Pátria Projecto para a nova Cidade de Goa feito por ordem do Ilustrissimo, e Excellentissimo Senhor Dom Joze Pedro da Camera Governador e Capitão General da India - Por ... Capitão de Infantaria cõ exercicio de Engenheiro Em MDCCLXXVII. Janeiro de 1777.*, man., Goa, 1777, Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1240/2A-24A-111, dim. (mm) 1702x424

Contextos

O estabelecimento português em Goa, a sua assunção como capital do *Estado da Índia* e a sua descrição urbanística são, pois, História exaustiva e competentemente tratada por muitos autores, como é exemplo a epígrafe de abertura. Passo então a referir apenas o essencial para a contextualização do que se lhe segue.

Após a viagem inaugural dos portugueses no Índico, em 1498, foram necessárias três décadas para que ficassem definidas as linhas gerais do modelo de instalação naquelas paragens e, bem assim, do próprio modelo imperial português. Da primeira base criada em Cochim em 1503, os sucessivos governadores ou vice-reis lançaram ações de natureza diversa, desde a exploração de todo o vasto espaço marítimo asiático, à aquisição de direitos de instalação por negociação ou conquista em diversos pontos, nem todos depois verificados como possíveis e/ou relevantes. Era intrínseca, também, a procura de um modelo de rede urbana e da sua cabeça, duvidando-se de Cochim como a ideal. Por exemplo, em 1506 o rei escrevia ao vice-rei Francisco de Almeida ordenando que determinasse um “assento principal” e sugerindo que esse fosse no Ceilão, pois situava-se “no meyo de todas as fortellezas e coussas que la temos” (Santos 1996: 90).

Tudo era novo para todos, desde logo a necessidade de conceber, instalar e desenvolver um sistema de dominação a uma inviável distância da base, Lisboa. Assim se experimentou, não tudo, mas muito, talvez demais, compondo-se interesses estatais, religiosos e individuais, animados pela inebriação provocada por um universo de coisas e oportunidades novas, inusitadas, surpreendentes. Até meados do século o espaço potencial de ação não parou de crescer, pois mesmo alcançado o Japão em 1543, muito permanecia por explorar e conhecer.

As ordens resultantes das discussões tidas em Lisboa raramente surtiram os efeitos integralmente pretendidos, pelo menos em tempo útil, pois entre uma ida e o respetivo regresso mediava cerca de ano e meio. O inseparável binómio tempo-distância gerava uma grande filtragem das ordens e dos relatórios sobre o seu cumprimento, espécie de opacidade que se manteve com pequenas variações até ao fim, mesmo depois de aberto

o canal e rota do Suez e de a tecnologia disponibilizar sistemas de comunicação em tempo real. Em boa medida, os argumentos para a construção da *lenda negra* da Índia Portuguesa⁸ tiveram na base a extraordinária mediação produzida por esse fosso de mais de 8.000 quilómetros. Mas é também aí que se fundamenta a necessidade de uma plena delegação de competências e atributos do rei na pessoa do governador e, mais ainda, quando a este era atribuída a dignidade de vice-rei. Para o que, de facto, era necessária uma capital.

Quase inauguralmente, a visão estratégica de Afonso de Albuquerque revelada mesmo antes do seu mandato como vice-rei (1509-1515), foi fundamental para o que viria a ser o quadro espacial do Estado da Índia na sua *idade de ouro*. Tendo participado na instalação da primeira cidade portuguesa na Ásia, Cochim (*de Baixo*), já como vice-rei e à margem das orientações superiores, liderou as investidas a Goa, com sucesso logo à segunda, realizada no dia 25 de novembro de 1510. Foi a “primeyra cousa que na costa da India se ganhara por guerra” (Correia 1560: II 156) ou, por outras palavras, o primeiro território na Ásia sobre o qual os portugueses tiveram plena soberania. Seguiram-se as conquistas de Malaca em 1511 e de Ormuz em 1515, com o que, apesar do falhanço em Áden em 1513 e, assim, do controlo do Mar Vermelho, Albuquerque concretizou um virtuoso eixo de dominação marítima do Índico pela Coroa Portuguesa, com centro territorial em Goa e tentáculos até àqueles dois incontornáveis *passos* estratégico-comerciais (Estreito de Malaca e entrada do Golfo Pérsico).

A afirmação desse sistema não foi imediata e literal, pois as governações seguintes seguiram a estratégia oposta, de concessão de grande liberdade de atuação, ou seja, promovendo a livre ação dos privados. Era a proposta de uma presença essencialmente mercantil, que depois adotariam, através de companhias⁹, outras potências europeias como a Holanda, a Inglaterra ou a França. Foi um período confuso e conflituoso. A reversão, orientada pela Coroa, para uma estratégia de territorialização, foi iniciada pouco depois do início do reinado de D. João III (1521-1557), ganhando contornos claros com o governo de Nuno da Cunha (1529-1538), que chegou à Índia como solução para a dissensão entre Pedro de Mascarenhas e Lopo Vaz de Sampaio sobre quem tinha legitimidade para exercer o governo. Um dos focos desse conflito foi, precisamente, a decisão sobre o local onde fixar a sede do governo, sendo o primeiro favorável à manutenção da base essencialmente mercantil na concessão de Cochim, e o segundo à afirmação da opção de viés imperial centrada no território português de Goa (Santos 1999: 8-12).

⁸ É um tema bastante conhecido e debatido, consistindo numa espécie de anátema ou explicação fatalista da decadência por causa da corrupção, não apenas como é mais comumente entendida, mas em diversos aspetos da vida e da sociedade. Para diferentes pontos de vista ver, entre outros, George Davison Winius (1985), *A Lenda Negra da Índia Portuguesa: Diogo do Couto, os seus contemporâneos e o Soldado Prático*. Lisboa: Antígona. 1994; e Ângela Barreto Xavier (2014), “Parecem indianos na cor e na feição”: a “lenda negra” e a indianização dos portugueses. *Etnográfica*. Centro em Rede de Investigação em Antropologia. Vol. 18(1): <http://etnografica.revues.org/3372> (consultado em 30 Setembro 2016). A escolha do excerto das *Lendas da Índia* (Correia 1560) para epígrafe de abertura deste texto, também não foi inocente.

⁹ Vereenigde Oost-Indische Compagnie [VOC] (1602); Company of Merchants of London Trading to the East Indies (1600) e Compagnie Française des Indes Orientales (1664).

Logo em 1530, Goa e o seu governador receberam as funções e atributos (*regalia*) de centralidade-governo até então estabelecidos em Cochim, e de aí em diante outros novos, incluindo símbolos e cerimonial de corte, até então só apanágio do monarca em Lisboa. Foi necessário legitimar como rei quem não o era.

Tudo isso ganha maior sentido quando visto no contexto do que, entretanto, se processava em todas as frentes da, então clara, assunção de construção de um império. De forma necessariamente breve refira-se, entre outros, como se deram os primeiros passos para: a instalação efetiva no que viria a ser o Brasil, através da criação do regime de capitânias hereditárias; o sucesso das ações que conduziram à posse dos territórios que deram forma à Província do Norte, incluindo Diu; e a reconfiguração, por maus resultados, da presença no Norte de África (abandono de posições como Azamor, Safim, Aguz, ou Agadir, a construção de Mazagão e os reforços de Ceuta e Tãnger, tudo em 1541). No que mais diretamente diz respeito a Goa, o coroamento desta ação de territorialização da *Expansão* consistiu na anexão definitiva, em 1543, do que vieram a ser as províncias de Bardez, a norte, e de Salcete e Mormugão, a sul, assim se conformando o território goês que ainda hoje se identifica como Velhas Conquistas. Curiosamente, com a chegada dos portugueses ao Japão, é o ano limite da *Expansão*.

A religião teve um papel fundamental pela opção territorial-imperial. A par de uma sistemática instalação das ordens religiosas com igrejas, casas, colégios e conventos, assistia-se à criação das dioceses de Cabo Verde (1533) e de São Tomé (1534), bem como à de Goa (1533/4). Como veremos, entre outros aspetos a dinâmica inculcada pelo Padroado (Rêgo 1940; Xavier e Olival 2018) alavancou a ereção, em 1557, da diocese de Goa a arcebispado metropolitano. Logo em 1560 a instalação do Tribunal da Santa Inquisição confirmava essa autonomia (Paiva 2017). Assim emergia, no Índico, uma *Nova Roma*.

A cidade no território

Em quase 1.000 quilómetros de costa, além das excecionais condições agrícolas, em especial no que diz respeito à cultura do arroz, Goa era a única franca porta geográfica de acesso ao planalto interior da cordilheira dos Gates, o Decão ou Meseta Indiana. Ali aportava, entre outros, um intenso e muito rentável tráfico de cavalos provindo da Pérsia, fundamentais para as movimentações dos exércitos muçulmanos e, essencialmente, para o seu resiliente oponente hindu, o reino de Vijayanagar (Bisnaga, por aportuguesamento). Mais do que uma cidade, Goa era uma ilha encravada no continente, também designada Tiswadi (Tissuari, por aportuguesamento), bordejada pelo mar a poente e a norte e sul pelos rios Mandovi e Zuari que, no seu limite nascente já a cerca de 15 quilómetros do mar, comunicavam por um sistema pantanoso centrado no canal de Cumbarjua, que em alguns *passos* fortificados permitia a ligação ao território de Pondá, já no continente.

Se desde 1510, com Goa, passaram os portugueses a contar no Índico com um pequeno território e não apenas mais uma feitoria e/ou recinto muralhado (como acontecia nos demais postos), a verdade é que por esse facto, mas essencialmente pela exposição daquele flanco nascente, as preocupações com a sua defesa tornaram-se permanentes.

A já referida anexação, em 1543, das três províncias que, com Goa, passaram a formar a unidade territorial identificada como Velhas Conquistas, robusteceu a instalação portuguesa. Com efeito, tornou-se completo o controlo das barras e rios que delimitam Tiswadi e passou-se a usufruir, não só de uma crucial capacidade logística de produção agrícola e pecuária, como também de uma zona de amortecimento das invasões que, até ao fim, nunca deixaram de estar latentes e ocorrer. O flanco pantanoso continuou a ser o principal foco de insegurança, como também a principal porta de acesso ao continente, mais precisamente no Passo de Benasterim.

A insegurança determinou uma ação contínua de (re)construção e desenvolvimento de estruturas defensivas, de que a muralha periférica com 18,5 quilómetros de extensão, cercando 1.933 hectares e iniciada na década de 1560, foi o seu expoente máximo (Rossa e Mendiratta 2011). Era, porém, expressão menor do plano, não concretizado, de amuralhamento de toda a ilha. Cabe a fortes como os da Aguada e dos Reis Magos, ou até ao pouco que resta do perímetro de Rachol e da impressionante muralha de Colvale-Tivim, a sua mais expressiva invocação¹⁰.

Em contraste, os cerca de 20 hectares delimitados pela muralha com quatro portas e tendencialmente elíptica da cidade islâmica (400 e 500 metros cada eixo), demonstram como a cidade conquistada, embora se estendesse para além daquela, era pequena, mais do que qualquer outra das cidades portuguesas do Hindustão. Era também mal estruturada e pouco densa. Com exceção para os edifícios do poder, o casario era de baixa qualidade expressiva e construtiva. Morfologicamente, nada leva a crer que a estrutura interna da Goa conquistada tivesse qualquer matriz geométrica, regular, o que inevitavelmente se manteve e ampliou. Referindo-se já à estrutura urbana (e não à arquitetura) do todo, García Silva y Figueroa (1617) é claro num dos seus *Comentários...*: “la çidad es toda desordenada, desconpuesta y esparzida, mayormente sus extremidades, con muchos palmares y otros generos de arboles entre los edificios, con las mas de las calles muy torcidas sin ninguna pulçia ni conçierto, de manera que fuera de lo poco incluso en sus antiguos muros, lo demas tiene mas propria figura de un populoso y gran casar entre arboles que de çidad ordenada.”

A cabeça do território fora, até à conquista em 1469 pelos muçulmanos do sultano de Bahmani aos hindus de Vijayanagar, uma cidade instalada do lado sul da ilha, na margem do Zuari, sítio conhecido por Goa Velha. Os muçulmanos mudaram essa capitalidade para um povoado a norte, na margem do Mandovi, ao que parece com diversos templos (Noronha 2015: 42-55¹¹), que, com a posterior conquista pelos portugueses

¹⁰ O trabalho de levantamento e sistematização de Nuno Lopes (2017), é uma preciosa e reveladora fonte de dados para o conhecimento das matérias relativas à fortificação do território goês. Do ponto de vista da história militar temos em diversos trabalhos de Vítor Rodrigues o conhecimento mais desenvolvido. Para o efeito veja-se uma síntese em RODRIGUES, Vítor (2001), *Da Goa de Albuquerque à Goa seiscentista: aspectos da organização militar da capital do “Estado da Índia”*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical (separatas).

¹¹ É a republicação de NORONHA, Percival de (1997), *Old Goa in the context of India Heritage. Goa and Portugal: their cultural links*. New Delhi: ed. C. B. Borges and Helmut Feldman, Concept Publishing Company: 155-169.

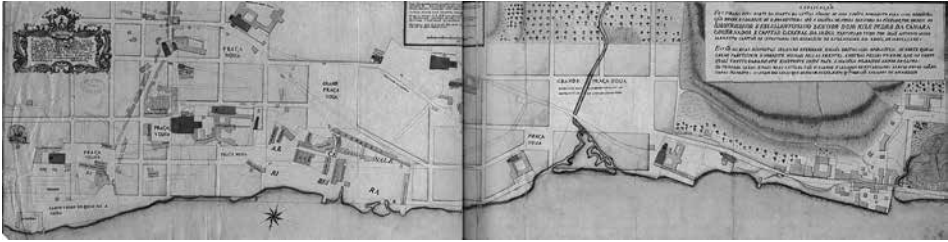


Fig. 6 – Sistema defensivo da ilha de Tiswadi (Rossa e Mendirata 2011)



Fig. 7 – Sistema defensivo do território de Goa-Velhas Conquistas em 1660 (Lopes 2017: vol II)

mudaram, para territórios bem mais tarde integrados em Goa (Pondá, Bicholim). Pouco depois dessa conquista ocorreu a fragmentação daquele potentado em diversos sultanatos, cabendo ao de Bijapur (hoje Vijayapur) a continuidade no domínio de Goa. Apenas quatro décadas antes da conquista sob o comando de Afonso de Albuquerque, o território viu assim estruturada uma nova capital, “que era toda murada, com grande chapa por fóra, e grande caua chea d’agua” (Correia 1560: II-60), um centro dotado de uma praça de poder com mesquita e palácio, e um castelo controlando o principal acesso à cidade e o terreiro do seu porto. Era a segunda cidade do sultanato e a sua porta comercial para o exterior, o que fez com que até à sua integral absorção pelo Império Mogol, em 1686, as tentativas de a recuperar tenham sido recorrentes.

A escolha do local para uma pequena cidade portuária bijapuri no final da década de 1460 compreende-se, mas a sua adoção como centro das operações portuguesas na Ásia cerca de seis décadas depois é, além do já dito acerca dos contextos de instalação dos portugueses na Ásia, apenas explicável pela comodidade, embora não se pudesse ter ainda ideia do que viriam a ser essas operações e a sua dimensão. Violava, contudo, os mais elementares princípios de localização então habitualmente seguidos pelos portugueses, que procuravam sítios junto ao mar, bem defendidos de terra e com boas condições portuárias e de salubridade. Mas isso era quando se escolhia o local de instalação, por vezes por perto e sob autorização de cidades preexistentes como Cochim e Chaul. Em Goa a ocupação ocorrera por conquista, disponibilizando de imediato uma cidade e o seu território.

São inúmeros os documentos, relatos e relatórios que dão conta e prova dessa má escolha, por vezes de forma tão clara quanto mais este *comentário* de Garcia Silva y Figueroa (1617): “el tienpo con evidente esperiencia tiene mostrado quan mala eleçion tuvieron [os muçulmanos], dexando el apazible y saludable sitio de Goa la Vieja”. Volvidas outras seis décadas, ou seja, pelas duas últimas de Quinhentos, apesar de se encontrar transformada num estaleiro de obras de múltiplos conjuntos religiosos, era já evidente como a capital do Estado da Índia não poderia ali suster-se para todo o sempre.

Com a grande carga populacional que rapidamente ali se radicou e o crescimento, apesar de monumentalizante, explosivo, desregrado e sem infraestruturação, o sítio, além de insuportavelmente quente, revelou-se insalubre, para o que muito contribuía uma lagoa de águas estagnadas dentro de si (a sudeste), a instalação a montante da cidade das alcaçarias de curtumes, a ausência de qualquer sistema de recolha de esgotos, e a inevitável contaminação da água dos poços, a única disponível para consumo¹². Pelo seu lado, a barra do Mandovi não era navegável durante a monção e aquele assoreava a par com o aumento do calado dos barcos, dificultando a navegação.

Porém, o facto determinante, o catalisador dessa já eminente decadência, terá sido a vitória muçulmana sobre Vijayanagar logo em 1566, que fez com que “o nosso Estado [ficasse] mui quebrado, porque o maior trato que todos tinham era o deste Reyno [...] e a Alfandega de Goa o sentio bem em seu rendimento de maneira q de então para cá começaram os moradores de Goa a vir a menos”, segundo Diogo do Couto.¹³ De facto, os habitantes, desmobilizados com o decadente bulício comercial de Goa, começaram a procurar sítios mais soprados pelas brisas do mar.

O processo das primeiras décadas da presença dos portugueses no Índico foi absolutamente inusitado e, assim, de total experimentação. Não é, pois, expectável que se

¹² Sobre as péssimas condições sanitárias vejam-se, entre outros, os dados que Alberto Germano Correia publicou acerca da mortalidade provocada pelas frequentes epidemias de cólera e varíola, e o óbito muito frequente de vice-reis, inquisidores, arcebispos e outros altos funcionários e fidalgos em CORREIA, Alberto Carlos Germano da Silva (1941), *O ensino de medicina e cirurgia em Goa, nos séculos XVII, XVIII e XIX*. Bastora: Tipografia Rangel.

¹³ COUTO, Diogo do (c. 1570), *Da Asia: Década Oitava*. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1786: cap. XV, 93-94.

tivesse planeado para o que não se sabia nem previa, designadamente a capital de um improvável Estado, sede continental de uma religião de enorme potencial proselitista.

Construções e desmonte

Não vou descrever a Goa desaparecida e o seu desenvolvimento ao longo da soberania portuguesa, o que, como já referenciei, está bem feito por diversos autores. Vou apenas chamar a atenção para alguns aspetos, desde logo os que reportam à intencionalidade da sua hiperligação a Lisboa — *quem viu Goa não precisa de ver Lisboa* —, cuja fundamentação político-ideológica se resume ao facto de ter sido necessário delegar o poder e dignidade reais na figura dos governadores ou vice-reis, e de fazer a cidade retoricamente digna do seu estatuto de capital política e religiosa portuguesa na Ásia. Além de uma tão glosada quanto forçada leitura de sete colinas em ambos os casos, a verdade é que a adaptação empreendida deslocou a função palatina da praça central onde se instalou a paroquial e depois catedral, o paço arquiépiscopal, a inquisição (1560) e o senado da câmara, para a sediar no antigo castelo, remoçado como Paço dos Vice-Reis (1554), que dominava o terreiro que servia de eixo ao conjunto de funções, espaços e edifícios da Ribeira. Complexo da Ribeira muito similar ao de Lisboa e, com incontornáveis peculiaridades, também aos de outras capitais do império: Salvador, Rio de Janeiro, Luanda e até num dos projetos iluministas para Pangim¹⁴. A propósito, importa ainda referir a bem conhecida aplicação a Goa de todas as regras, regimentos, ordenações e benefícios comuns a Lisboa. Nunca em todo o universo português duas cidades tiveram simultaneamente tanta coisa em comum, ou não fossem funcionalmente o complemento uma da outra.

Com exceção para os primeiros a chegar, os franciscanos, todas as ordens e congregações se implantaram fora do perímetro da cidade islâmica, os jesuítas, tal como aqueles, ainda sobre mesquitas, os demais contribuindo para o fomento da expansão urbana. No miolo muralhado todos esses processos de adaptação foram lentos e dispersos no tempo, respeitando, no geral, o arruamento e a estrutura de espaços públicos existentes. As destruições da conquista e instalação conduzidas por Afonso de Albuquerque afetaram edifícios, não a estrutura urbana. Por outro lado, as reconstruções e, ainda mais, a monumentalização, foram resultando de uma sucessão de intervenções, nunca de um plano sistemático global ou mesmo parcial, do que registo como exemplos: os dois momentos do conjunto franciscano (o manuelino e o que subsiste); o início da lenta construção, em 1562, da imponente catedral sobre a igreja cedo erguida como paroquial; a transformação de duas portas da antiga e praticamente aglutinada muralha islâmica no Arco da Conceição e no emblemático Arco dos Vice-Reis, este marco da comemoração do

¹⁴ José de Moraes Antas Machado, “*Projecto para a nova Cidade de Gôa se erigir no sítio de Pangim, que por ordem do Ill.mo e Ex.mo Sñr. D. Jozé Pedro da Camara Governador, e Cappitão General da Índia fêz e desenhou [...] em Março de 1776*”, man., Goa, Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, 1236/2A-24A-111, dim. (mm) 1175x671.

primeiro centenário¹⁵ da viagem inaugural de Vasco da Gama da Carreira da Índia. São os dois únicos vestígios de arquitetura civil que ainda se conservam.

“A cidade foi-se transformando, cristalizando na arquitectura corrente uma síntese das culturas em presença. Segundo as descrições e a iconografia a casa-tipo era de dois pisos e com quintal, construída em argamassa, coberta com telha e frequentemente pintada com aguadas de vermelhos e brancos. Nas fachadas pontuavam as janelas protegidas por grades e gelosias, no piso superior os balcões em *muxarabi*, conchas de ostras polidas (*carepas*) cumpriam as funções do vidro.” (Rossa 1997: 46). Tal como em Lisboa, mais do que a sistematização ou reforma de novos equipamentos urbanos, terá sido a gradual uniformização da arquitetura corrente, hoje totalmente desaparecida, a dotar Goa da unidade urbana com que alguns viajantes a descrevem a par com a monumentalidade dos equipamentos, designadamente os religiosos e, muito em especial, do bulício cosmopolita que talvez corresponda ao que hoje percebemos ao semicerrar os olhos nos mais autênticos bazares indianos. As descrições da famosa Rua dos Leilões correspondem a isso mesmo. Como capital colonial europeia no seio de um espaço de relação entre diversas culturas vivas Goa era um fenómeno absolutamente novo. Nada disso subsistiu e por isso pouco mais de relevante e/ou seguro há a dizer.

Algo em contraciclo com tudo (império, Brasil, União Ibérica, problemas sanitários, etc.), a partir de finais do século XVI a monumentalização católica de Goa explode. Além dos novos complexos, pois todas as ordens procuraram ter casa na cidade, de entre os edifícios religiosos erguidos desde 1510, apenas a Igreja do Priorado do Rosário e a Capela de Santa Catarina não foram substituídas por novos e mais imponentes, que produziram uma animação paisagístico-urbanística, já de esboço barroco, na capital do Estado da Índia Portuguesa. Veja-se a lista ordenada por datas indicativas do início das ações (Pereira 2002): 1550 São Domingos, 1557 Senhora do Monte, 1560 São Paulo (jesuítas), 1562 Catedral, 1594 Bom Jesus (jesuítas), 1597 Graça (agostinhos), 1606 Santa Maria (agostinhas/mónicas), 1606 Capela de Santo António (agostinhos), 1619 Cruz dos Milagres, 1619 Carmo (carmelitas), 1656 Divina Providência (teatinos), 1661 Espírito Santo (franciscanos) e 1690 São João de Deus. Com expressões e dimensões nunca atingidas em qualquer outro ponto do Império, o aumento de escala e de esplendor da arquitetura religiosa era entendido como um elemento essencial no combate à heresia que, para além do mais, aqui dispunha de arquiteturas (mogol e hindu) de grande impacto e qualidade.

Esse surto de construção e renovação de estruturas religiosas de Goa decorreu em conjugação com a muito relevante consubstanciação de um clero e estruturas paroquiais-rurais autóctones em todo o território (Gomes 2011), e, assim, a ascensão de Goa-cidade e Goa-território na hierarquia da Igreja Católica. Veja-se como em quatro décadas as estruturas do Padroado fizeram de Goa essa *Nova Roma* asiática da Contra Reforma: criação da diocese em 1533/34; elevação a arcebispado metropolitano em 1557, autonomizado do de Lisboa e superintendendo as novas dioceses de Cochim e de Malaca e, à

¹⁵ Ver MOREIRA, Rafael (1987), A primeira comemoração: o Arco dos Vice-Reis. *Oceanos*. Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses: separata. nº19/20, 1987: 156-160.



Fig. 8 – Arco dos Vice-Reis em 1571 antes da intervenção de restauro desse ano. Fundação Mário Soares, coleção Mário e Alice Chicó, nº07127.000.240

medida da sua criação, das de Macau, Funay, Cranganor, Meliapor, Nanquim, Pequim, Moçambique e Damão; instalação da Inquisição em 1560; e concessão ao Arcebisado de Goa do título de Primaz do Oriente em 1572. Ou seja, em menos de quatro décadas Goa afirmou-se como cabeça do catolicismo na Ásia, estatuto que, de certa forma, ainda conserva.

No processo teve papel de destaque Frei Aleixo de Meneses (1559-1617), arcebispo (1595-1612), vice-rei (1607-1609), presidente do Conselho de Portugal na corte filipina e, ainda, vice-rei de Portugal em Lisboa (1614-1615). A sua ação apostólica estendeu-se a todo o Estado da Índia, com particular relevância para Goa e a Província do Norte. Porém, o culminar do processo aconteceria algo depois, mais precisamente em 1619, com a beatificação e, logo em 1622, com a canonização de São Francisco Xavier. A capital católica da Ásia tinha finalmente o seu *apóstolo*, na prática canonizando-se com ele.

Enquanto essa capitalidade se afirmava¹⁶, a civil esvanecia-se. Moradores, incluindo os titulares dos mais altos cargos da Coroa e até os próprios arcebispos, foram-se perfilando ao longo da estrada que seguia a margem sul do Mandovi até Ribandar, topónimo que, na língua nativa significa precisamente *estrada* ou *porto real*. E logo que, em 1633, a Ponte-Açude do Conde de Linhares ligou Ribandar a Pangim, essa migração estendeu-se até esta última, prenunciando o seu futuro como centro não religioso do território. Já então se desmontavam edifícios para reutilização de materiais e elementos arquitetónicos e/ou decorativos nesses novos locais.

A mudança do local da capital era, pois, um tema presente e, para muitos, premente. Não admira que nas últimas décadas de Seiscentos a Coroa tenha lançado o projeto de mudança da capital para a península de Mormugão, e também que a oposição do clero tenha sido determinada e determinante, até porque alguns tinham acabado de se instalar. Chegou a fazer-se palácio (que o governador habitou), hospital, convento de freiras, alfândega, casa de pólvora e de moeda e edifício para a Relação. Este episódio, que durou até 1712, suscitou um grande interesse (Kloguen 1831, Rivara 1866/7, Fonseca 1878, Saldanha 1898, Martins 1910, Correia 1931) num período em que não só era evidente a total decadência da primeira, como inevitável a assunção de Pangim como sua substituta¹⁷.



Fig. 9— Túmulo de São Francisco Xavier na Igreja do Bom Jesus de Goa, 2017

¹⁶ Catarina Madeira Santos designa o processo da sua instalação como “A segunda capitalização”, dedicando-lhe um capítulo (Santos 1996: 201-210). Não se estará a referir a uma questão de hierarquia em relação à capital “civil” (que não se coloca), nem a uma questão temporal, pois a sincronia das respetivas instalações é, genericamente, evidente.

¹⁷ O relatório *Reintegração da Cidade de Velha Goa...* de 1959 (cap. II), dá boa conta deste processo e das respetivas fontes. Depois disso outros foram-se-lhe dedicando, incluindo o levantamento do que das obras defensivas então empreendidas subsiste (Lopes 2017). Vejam-se ainda alguns desenhos de Lopes Mendes (1886: I, 202).

Na realidade o processo de despovoamento e desmontagem da cidade fora acelerado pelo projeto de Mormugão, pois não só incentivou ainda mais o desinvestimento na conservação do edificado, como catalisou o seu desmonte, que foi autorizado para se aproveitarem os materiais na nova capital. Porém os particulares venderam-nos a quem construía noutros sítios, designadamente no eixo Ribandar-Pangim. Um edital do vice-rei Conde da Ericeira, de 1719, é uma prova coeva irrefutável, pois refere “a deformidade em que esta Cidade se acha por causa de muitas Casas Nobres que de poucos annos a esta parte se tem arruinado de tal sorte que muitas Ruas inteiras, e ainda as mais publicas se tem despovoado, fazendo-as quasi inabitadas”, que os proprietários desmontavam as suas casas para utilizarem os materiais de construção em novas moradias situadas “nas Aldeas” e venderem os terrenos urbanos para cultivo (Barbuda 1841: introdução). Já no século XIX e nas três primeiras décadas do seguinte foi sendo formalmente autorizada com a mesma finalidade a desmontagem da muralha (Rossa e Mendiratta 2011¹⁸).

Completamente contra essa dinâmica de desconstrução urbanística, que já contava com mais de século e meio, e com a expulsão, em 1759, da quase omnipresente Companhia de Jesus, em 1774 o Marquês de Pombal ordenou a reforma e saneamento da cidade de Goa, chegando a estabelecer medidas para o retorno compulsivo dos funcionários régios e, bem assim, das instituições de que dependiam. Era uma medida chave do seu vasto plano de reestruturação administrativa e territorial de todo o Estado da Índia (Barbuda 1841). As obras foram iniciadas tendo-se, entre outras medidas sanitárias, selado múltiplos poços e outros focos infecciosos. Foram também construídas algumas habitações e recuperados diversos edifícios¹⁹. O plano era exaustivo e fundamentado em memorandos extraordinariamente ricos e reveladores da situação concreta e do enquadramento ideológico de matriz iluminista. Os jesuítas, *claro*, eram acusados como principais responsáveis pela decadência de Goa e o seu património reutilizado como motor da *restauração* almejada. Se os três planos relativos a Goa são de uma enorme ambição e da já referida utilidade para a reconstituição mental da cidade, os três desenhos para Pangim são a prova documental da resistência local, incluindo a dos próprios engenheiros militares que ousaram propor alternativas às ordens de Lisboa²⁰.

¹⁸ Ver também especificamente “Relatório de Cândido José Mourão e da Comissão presidida pelo Barão de Cumarjua” publicado no *Boletim Oficial do Governo do Estado da Índia*, nº 86 de 1870, também citado por A. B. de Bragança Pereira (1932).

¹⁹ Uma vez mais, o relatório *Reintegração da Cidade de Velha Goa...* de 1959 (cap. II) dá boa conta deste processo e das respetivas fontes.

²⁰ Aos já referenciados nas notas 5 (3 para Goa) e 13 (1 para Pangim) acresçam-se 2, também para Pangim: José de Moraes Antas Machado(?), «*Levantamento do sítio de Pangim*», man., Goa, 177?, Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1242/2A-24A-111, dim. (mm) 1175x671; José António Aguiar Sarmento, «*Planta do lugar, e monte de Pangim. Tirada por ..., Capitão de Infantaria, com o com exercício de Engenheiro. Dezenhada, por João Baptista Primeiro Tenente de Bombeiros do Regimento de Artilharia da Azia Portuguesa. Por ordem do Il.mo e Ex.mo S.or D. Joze Pedro da Camera do Conc.ª de S. Mag.e Fid.ma Gov.or e Cap.m Gen.al da India & C.*», man., Goa, (s/d), Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar 1228/2A-24A-111, dim. (mm) 1428x1335.

Patrimonialização

Terá ficado demonstrado como, ao invés do processo histórico de colonização comercial, económica, social, militar, etc., o compromisso da evangelização católica que está na base da instituição do Padroado, teve um papel determinante na monumentalização de Goa, com isso na construção do seu mito da *Goa Dourada* ou da *Roma do Oriente* e, mais ainda, no estabelecimento da sua resiliência. Como inicialmente anunciei, concentrei-me nas primeira e segunda fases-tema da capitalidade goesa, ou seja, os que mais diretamente dizem respeito à cidade de Goa. Mas não posso terminar sem abordar, ainda que sumariamente, o último, o da *patrimonialização*, pois é fundamental na consolidação, ou melhor, constituiu a consagração do mito.

A formação sistematizada da consciência e conceito de património cultural é fruto da Era Industrial, ganhando ritmo a partir dos finais do século XIX e consolidando-se como uma área de disciplina e de intervenção ao longo de todo o século XX. Goa é um bom caso para se seguir esse percurso, mas não é esse o meu escopo. Limitar-me-ei a uma sumária enunciação cronológica dos acontecimentos mais marcantes e à sua valorização e interpretação no âmbito do processo de (re)configuração do mito. Para o efeito recorro à descrição do processo feita por Joaquim Santos e Sidh Mendiratta (Santos e Mendiratta 2011; Santos 2016) e, essencialmente, ao relatório *Reintegração da Cidade de Velha Goa...* (v. bibliografia).

Em 1859, depois de apaziguadas as convulsões causadas pela Revolução Liberal (1820) e consequente Guerra Civil (1828-1834), designadamente a extinção das ordens religiosas (1834) com o que definitivamente se despovoou Goa²¹, foi feita a primeira exposição do século das relíquias de São Francisco Xavier. A sua preparação incluiu reparações e pinturas em alguns edifícios, mas também demolições de ruínas. Era então uma prática comum de aformoseamento que, por conseguinte, se repetiria. Uma das consequências foi a descoberta em 1892, por entre os depósitos de escombros assim gerados do conjunto de Nossa Senhora da Serra, do sarcófago inicial, vazio, de Afonso de Albuquerque, facto que acabou por catalisar a criação, três anos depois, da Comissão Permanente de Arqueologia e, logo em 1896 em Goa, do Real Museu da Índia Portuguesa. Além da constituição daquele museu, a comissão tinha a incumbência de “estudar palmo a palmo a area da cidade morta, e reunir monographias e ensaios de toda a ordem para a resurreição historica a fazer” (Santos e Mendiratta 2011: 428). Surgiram também diversas publicações, entre as quais *O Oriente Português* (1904), *órgão periódico* da Comissão Permanente de Arqueologia, onde foram sendo publicados os dados exumados relativos à cidade de Goa. Cíclicas exposições públicas do corpo-reliquia de São Francisco Xavier foram gerando ações de intervenção no património de Goa, incluindo a elaboração em 1910 de um levantamento que continua a ser o mais fiável²². Já na década de 1930 foi dado início à inventariação e classificação sistemáticos do património cultural de Goa.

²¹ Depois da saída do clero dos conventos e mosteiros, o golpe de misericórdia seria o encerramento, duas décadas depois, do já muito arruinado Arsenal da Marinha.

²² *Planta da Velha-Cidade de Goa*, Direcção das Obras Públicas, 24 de Agosto de 1910. Escala 1:8000.

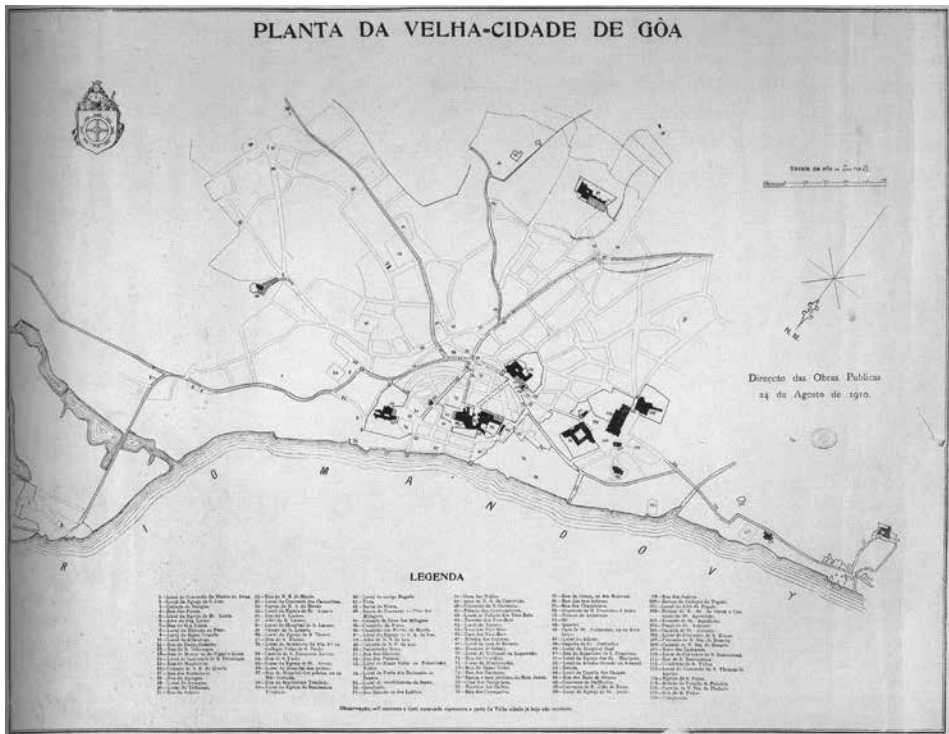


Fig. 10 – *Planta da Velha-Cidade de Gôa*. Goa: Direcção das Obras Públicas, 14 de Agosto de 1910, litografia

A independência da Índia (1947) no quadro global dos processos de descolonização do pós-guerra, espoletou uma reação contrária, de procura de legitimação do colonialismo por parte das autoridades da ditadura do Estado Novo. Por entre medidas como a reforma constitucional de 1951 (com o fim, retórico, do Império Colonial, que passou a *ultramarino*), para o objetivo deste texto impõem-se as ações desenvolvimentistas, que incluíram a realização de diversas *missões científicas no Ultramar*, entre as quais, logo em 1951, a de História e Arte dirigida por Mário Tavares Chicó, que tinha como objetivo o estudo e divulgação dos principais monumentos arquitetónicos *portugueses nas Províncias Ultramarinas* na Índia²³. No ano anterior fora extinta a Comissão Permanente de Arqueologia.

É que no ano seguinte ocorreria o 4º centenário da morte de São Francisco Xavier, o que foi preparado com um considerável conjunto de intervenções dirigidas por um experiente arquiteto provindo da Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, Baltazar de Castro, que para Goa foi destacado. De entre os trabalhos que dirigiu, os

²³ A essência dos resultados está publicada em *Garcia de Orta, Revista das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar*, nº especial. Lisboa: 1956.

mais conhecidos, até porque mais radicais aos olhos de hoje²⁴, foram os da reposição do Arco dos Vice-Reis na sua versão original de dois níveis, e os restauros da Capela de Santa Catarina (refazimento da capela mor e da fachada) e da Igreja do Bom Jesus (remoção do reboco). Mas também interveio na catedral e em São Francisco, São Paulo, São João de Deus e Santa Mónica. O processo de patrimonialização de Goa deixara de ser um desígnio exclusivo dos goeses, para passar a ser uma das chaves da estratégia de legitimação colonial do Estado Novo. Corria-se contra o tempo.

O corolário do processo de patrimonialização de Goa sob tutela portuguesa, ocorreu no âmbito das *Comemorações do V Centenário da morte do Infante D. Henrique* em 1960²⁵, consistindo no lançamento do processo do plano significativamente intitulado *Reintegração da Cidade de Velha Goa no seu Ambiente Histórico, Arqueológico, Monástico e Religioso* (v. bibliografia). Foi elaborado em 1959 por uma comissão presidida pelo goês José António Ismael Gracias, presidente do Tribunal da Relação, que fez a sua apresentação pública no dia 10 de Janeiro de 1960 sob o mote “Goa, fanal da espiritualidade portuguesa” (Gracias 1960). Esta expressão é a pedra mestra, a síntese ideológica de todo o processo. Mas há mais. O Governador português, Vassalo e Silva, no despacho de lançamento desse processo e nomeação da comissão, vislumbrava (e induzira) “Velha Goa, a cidade morta, reanimar-se, não ressuscitar, mas renascer transformada em cidade monástica, cidade espiritual, silenciosa, mas com vida, em preito de homenagem e respeito a gloriosa herança de que nos devemos orgulhar.”²⁶ Há algo de inebriado nessas declarações, o que talvez se possa explicar pela enorme pressão que, aos níveis local, do subcontinente e das instâncias diplomáticas internacionais, estava então a ser feita para Portugal descolonizar, ou seja, permitir a integração do território na União Indiana, desde logo as invasões pacíficas sob o conceito de *satyagraha*.

No curso de interações com as autoridades da metrópole, que não estavam tão entusiasmadas quanto os goeses e o governador, as obras tiveram o seu início em 1961, mesmo sem expressa autorização superior. Foi um processo tão complexo quanto breve, com diversos intervenientes e opiniões, muitas hesitações e mal-entendidos. Apesar de contemplar algumas intervenções em edifícios, na sua essência o plano propunha a reestruturação dos espaços públicos e reurbanização do território da antiga capital, fazendo tábuas rasas de qualquer memória do seu urbanismo, gerando espaços de relação completamente novos entre os edifícios que haviam subsistido, dando aos desfuncionalizados novas funções e propondo a construção de outros²⁷. Além da esplanada central, que acabou sendo concretizada, propunha, entre outros, a construção de uma praça-rotonda com centro no Arco dos Vice-Reis e a construção de uma marginal ribeirinha,

²⁴ No fundo seguíam o tipo, método e filosofia de intervenções de reposição ou restituição que aquele organismo fizera na metrópole nas décadas anteriores.

²⁵ Esse ano era também, por coincidência, o dos 450 anos da conquista de Goa por Afonso de Albuquerque. Dada a conjuntura, não era, porém, algo que fosse conveniente dar relevo.

²⁶ Despacho de 19 de Maio de 1959, publicado no *Boletim Oficial do Governo do Estado da Índia*, nº 22, II série de 29 de Maio.

²⁷ No 5º capítulo, “Construção de edificações novas”, do relatório *Reintegração da Cidade de Velha Goa...* (v. bibliografia) são detalhados estes assuntos.

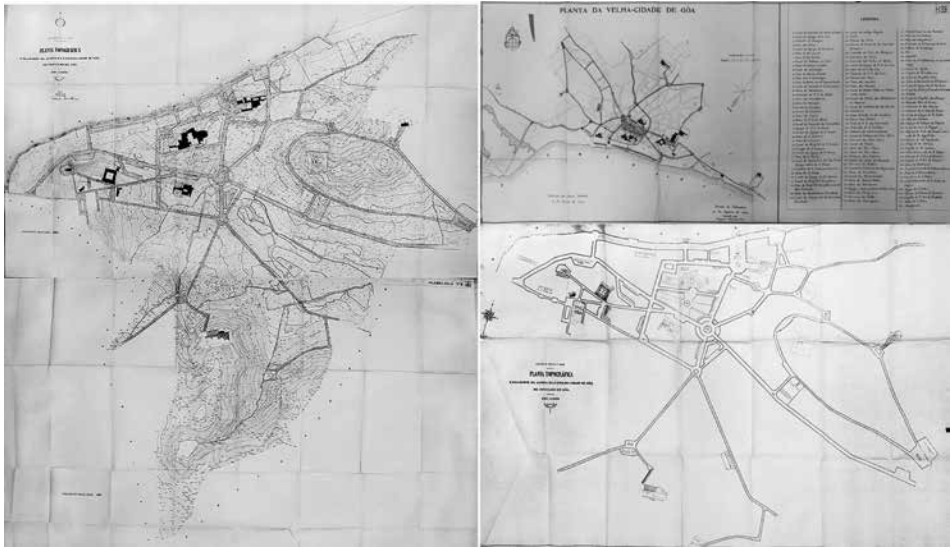


Fig. 12 – Desenhos do Plano para a *Reintegração da Cidade de Velha Goa no seu Ambiente Histórico, Arqueológico, Monástico e Religioso*. Arquivo Histórico do Camões, Instituto da Cooperação e da Língua, fundo do antigo Ministério do Ultramar, coleção Estado da Índia, pastas n.ºs 14708 e 14672.

que entroncaria numa nova ponte-açude que substituiria a de Linhares, do século XVII. Em suma, as razões e objetivos do já citado “não ressuscitar, mas renascer [de Goa] transformada em cidade monástica” ficaram bem traduzidos nas opções e desenho desse plano de “reintegração” que, como muitos dos que o Estado Novo promoveu em contextos patrimoniais da metrópole, restauravam o edificado com critérios extremos, hoje reprováveis, e criavam contextos novos, ou melhor, novas paisagens urbanas.

É fundamental saber-se que este plano surgiu a par da versão preliminar para o primeiro *Plano Diretor da Cidade de Goa*, também de 1960, da autoria de Fernando Ressano Garcia da Direção dos Serviços de Urbanismo e Habitação da Direção Geral de Obras Públicas e Comunicações do Ministério do Ultramar²⁸. Nesse instrumento de planeamento de maior abrangência — cobria toda a área de Nova Goa que, como antes vimos, integrava Goa, Pangim e Ribandar — era confirmado o desígnio de reurbanização de Goa. Ou seja, a intervenção do plano elaborado pela comissão presidida por Ismael Garcias, era também relativa e dinamizadora do centro urbano de uma nova área de expansão da capital, o que explica alguns dos novos eixos traçados a partir do *centro monástico*, bem como a referida nova marginal fluvial de Goa a Pangim e a proposta de novas construções. Fernando Ressano Garcia teceu fortes críticas ao plano da comissão goesa, que considerava não fazer sentido, em especial por questões de preservação patri-

²⁸ Arquivo Histórico do Camões, Instituto da Cooperação e da Língua, fundo do antigo Ministério do Ultramar, coleção Estado da Índia, pasta n.º 14708.

monial, mas também por não haver margem para promover essa reanimação urbana, tão só para consolidar os elementos monumentais. Contudo, no plano acabou por considerar urbanizável a área da antiga cidade. Em tudo isso seria apoiado por Luís Benavente, outro destacado arquiteto da *escola* da Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, que em 1961 realizou uma missão de meio ano em Goa, precisamente com o intuito centralista de regular o processo. Por exemplo, anulou as ações para a nova ponte-açude. Porém, no fundo, a discussão em torno do(s) plano(s) ficaria nesse início, tal como a sua execução.

Como o espoletar das lutas de libertação nas colónias africanas em breve veio a demonstrar, muito estava em jogo e Portugal não descolonizou Goa, Damão ou Diu e, por invasão, em 18 de dezembro de 1961 deixaram de ser colónias portuguesas. Foi o princípio da derrocada do império. Entretanto, a União Indiana não tardou muito a concluir as obras iniciadas do plano colonial de *Reintegração* de Goa, nada mais. Relutantemente, assim se consubstanciou uma nova entidade, um novo sítio que não é português, mas goês, e não é urbano nem rural, tão só um parque arqueológico com a vida que a sepultura de um santo lhe pode conferir, e um potencial que a especulação imobiliária teria de acabar por descobrir.

Sem a regulação de qualquer plano integrado, no início do milénio encetou-se uma patrimonialmente temível reurbanização, cujo ritmo não tem parado de crescer, até porque passou a ser servida pela via-rápida Panjim-Belgão (National Highway 4), cujo traçado descreve uma curva que a leva a passar a 175 metros da Basílica do Bom Jesus. Ou seja, de uma forma ou de outra, com maiores ou menores qualidade ou cuidado, Goa acabará reurbanizada com centro no conjunto monástico e monumental católico. É como se, no fundo, o grande obreiro do legado patrimonial de Goa e do seu reconhecimento seja, desde sempre e para todo o sempre, São Francisco Xavier. Todavia era de Camões o único monumento estatuário previsto para o novo espaço público. E lá está (ainda) só.

Uma vez integrada na República da Índia como território da união, Goa só em 1987 foi constituída como Estado, o que não significa o sucesso pleno de uma autonomização, mas o apuramento de um compromisso. Nesse processo, o reconhecimento da relevância e predominância do catolicismo não foi cousa pouca, sendo a sua mais relevante expressão, precisamente a apresentação pelo governo da união da candidatura à inscrição de Goa na Lista do Património Mundial da UNESCO, o que aconteceu em 1986, precisamente sob o título Churches and Convents of Goa. Foi o reconhecimento ao mais alto nível internacional, com o compromisso nacional, do Mito de Goa, bem como, — com tanto de implícito como de inconsciente — a declaração muda de como o urbanismo da cidade capital de Goa, está tão desaparecido quanto era descuidado ou de qualidade desconhecida. Dele acabaram retoricamente decantados e patrimonializados os conventos e as igrejas, nada mais.

Também prefiro o mito da *Goa Dourada* à história de Goa que acabo de contar.

Bibliografia

- BARBUDA, Claudio Lagrange Monteiro de (ed.) (1841), *Instruções com que El-Rei D. José I mandou passar ao Estado da Índia o Governador e Capitão General e o Arcebispo Primaz do Oriente no anno de 1774*. Pangim: Typographia Nacional. 1903.
- CARREIRA, Ernestine (2014), *Globalising Goa (1660-1820): Change and exchange in a former capital of empire*. Goa: Goa 1556.
- CORREIA, Alberto Carlos Germano da Silva (1931), *La Vieille Goa*. Bastora: Jaime Rangel.
- CORREIA, Gaspar (1560), *Lendas da Índia*. Lisboa: Lello & Irmão. 4 vol.s, 1975.
- DIAS, Pedro (2005), *De Goa a Pangim. memórias tangíveis do Estado da Índia Portuguesa*. Lisboa: Santander Totta.
- FARIA, Alice Santiago (2007), Pangim entre o passado e a modernidade: a construção da cidade de Nova Goa, 1776-1921. *Murphy*. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. nº2: 66-97.
- FARIA, Alice Santiago (2010a), A paisagem urbana de Nova Goa, entre a “Velha Cidade” e os tempos modernos. *O Estado da Índia e os desafios europeus, Actas do XII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*. Lisboa: CHAM-UNL e CEPCEP: 575-591.
- FARIA, Alice Santiago (2010b), *Architecture Coloniale Portugaise à Goa: le Département des Travaux Publics, 1840-1926*. Paris: Presses Académiques Francophones. 2011.
- FONSECA, José Nicolau da (1878), *Historical and archaeological sketch of the city of Goa*. New Delhi: Asian Educational Services. 1994.
- GRACIAS, José António Ismael (1960), *Goa, fanal da espiritualidade portuguesa*. Goa: Imprensa Nacional. 1960.
- GOMES, Paulo Varela (2011), *Whitewash, red stone. A history of church architecture in Goa*. New Delhi: Yoda Press.
- KLOGUEN, Denis L. Cottineau de (1831), *An Historical Sketch of Goa*. New Dehli: Asian Educational Services. 1988.
- LINSCHOTEN, John Huyghen van (1596), *Itinerário, Viagem ou Navegação de... para as Índias Orientais ou Portuguesas*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 2 vol.s, 1997.
- LOBATO, Manuel (2011), Memória urbana, paisagem social e intertextualidade. A construção da imagem de Goa nos relatos de viajantes europeus dos séculos XVI e XVII. *Goa: Passado e Presente*. Lisboa: CEPCEP da Universidade Católica Portuguesa e CHAM da Universidade Nova de Lisboa. vol.1, 2012: 159-176.
- LOPES, Maria de Jesus dos Mártires (1993), *Goa setecentista, tradição e modernidade (1750-1800)*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa. 1999.
- LOPES, Nuno Miguel de Pinho (2017), *O sistema defensivo de Goa (1510-1660). Influência na composição do território contemporâneo*. Coimbra: dissertação de doutoramento em Patrimónios de Influência Portuguesa, ramo de Arquitetura e Urbanismo apresentada à Universidade de Coimbra.

- MAÎTRE, Alexandre Le (1682), *La métropolitée, ou de l'établissement des villes capitales, de leur utilité passive et active...* Amesterdão: B. Boekholt, pour J. Van Gorp.
- MARTINS, J. F. Ferreira (1910), Mudança da cidade de Goa para Mormugão. *O Oriente Português*. Nova Goa: Comissão Arqueológica da Índia Portuguesa. nº1 a 4, vol./ano 7: 34-42 e 89-100.
- MENDES, A. Lopes (1886), *A Índia Portuguesa: breve descrição das possessões portuguesas na Ásia*. Lisboa: Fundação Oriente. 2 vol.s, 1992.
- NORONHA, Percival de (1999), Um passeio pela Velha Cidade de Goa. *Espaços de um Império*. Porto: catálogo, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses: vol. *Estudos*: 91-103.
- NORONHA, Percival de (2015), *Percival de Noronha, um Goês exemplar* (coletânea). Lisboa: Fundação Oriente.
- PAIVA, José Pedro (2017), The Inquisition Tribunal in Goa: why and for what purpose? *Journal of Early Modern History*. Leiden: Brill. nº21: 565-593.
- PEREIRA, António Bernardo de Bragança (1932), As Capitais da Índia Portuguesa. *O Oriente Português*. Nova Goa: separata, Comissão Arqueológica da Índia Portuguesa: 102-120.
- PEREIRA, A. Nunes (2002), *A Arquitectura Religiosa Cristã de Velha Goa*. Lisboa: Fundação Oriente. 2005.
- RÊGO, António da Silva (1940), *O Padroado Português do Oriente*. Lisboa: Agência Geral das Colónias.
- RIVARA, Joaquim Heliodoro da Cunha (1866/7), Tentativa de mudança da cidade de Goa para Mormugão. *O Chronista de Tisuary*. Nova Goa: Imprensa Nacional. nº5-13, vol. I e II.
- ROSSA, Walter (1997), *Indo-Portuguese Cities: a contribution to the study of Portuguese urbanism in the Western Hindustan/ Cidades Indo-Portuguesas: contribuição para o estudo do urbanismo português no Hindustão Ocidental* (bilingue). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- ROSSA, Walter (2008). Capitalidades à portuguesa: território de origem. *Fomos condenados à cidade: uma década de estudos sobre património urbanístico*. Imprensa da Universidade de Coimbra. 2015: 147-165.
- ROSSA, Walter (2010). Goa. *Património de Origem Portuguesa no Mundo: arquitectura e urbanismo. Ásia e Oceania*. Lisboa: José Mattoso (dir.) e Walter Rossa (coord.), Fundação Calouste Gulbenkian. 2010: 230-241.
- ROSSA, Walter (2011), Urbanismo e poder na fundação de Portugal: a reforma de Coimbra com a instalação de D. Afonso Henriques. *Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia*. Braga: Maria do Carmo Ribeiro e Arnaldo Sousa Melo (coord.), CITCEM. 2012: 127-143.
- ROSSA, Walter (2015), Lisboa: da busca de imagem de capital. *Rossio, estudos de Lisboa*. Lisboa: Gabinete de Estudos Olisiponenses. nº5: 28-43.
- ROSSA, Walter (2016), Luanda and Maputo: accounts of the two capital in urban heritage discourse. *Journal of Lusophone Studies*. APSA. ano 1.1: 107-116.

- ROSSA, Walter; MENDIRATTA, Sidh (2011), A cerca adormecida: recuperação histórico-cartográfica da muralha poruguesa de Goa. *Goa Passado e Presente, Atas do Congresso*. Lisboa: CEP-CEP da Universidade Católica Portuguesa e CHAM da Universidade Nova de Lisboa. vol. 1, 2012: 413-423.
- SALDANHA, Padre M. J. Gabriel de (1898), *História de Goa (política e arqueológica)*. New Deli: Asian Educational Services. 2 vol.s, 1990.
- SANTOS, Catarina Madeira (1996). «*Goa é a chave de toda a Índia*»: perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570). Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 1999.
- SANTOS, Catarina Madeira (1999). *Entre Velha Goa e Panguim: a capital do Estado da Índia e as reformulações da política ultramarina*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical. 2001.
- SANTOS, Joaquim Rodrigues dos; MENDIRATTA, Sidh Losa (2011), «Visão Velha Goa, a cidade morta, reanimar-se»: o plano de intenções de 1960 para a musealização de Velha Goa. *Goa: Passado e Presente*. Lisboa: CEPCEP da Universidade Católica Portuguesa e CHAM da Universidade Nova de Lisboa. vol. 1, 2012: 425-442.
- SANTOS, Joaquim Rodrigues dos (2016), «Reinstalling the Old City of Goa as an Eternal Light of Portuguese Spirituality»: the Plan for the Reintegration of Old Goa at the end of the colonial period. *Architectural Histories*. European Architectural History Network. 4 vol.s, nº1: 1-21.
- SILVA Y FIGUEIROA, Garcia (1617), *Comentários [...] de la embajada que de parte del rey de España Don Filipe III hizo al rey Xa Abas de Pérsia*. Madrid: ed. Manuel Serrano y Sanz, Sociedad de Bibliófilos Españoles. 1903-1905.
- SOUZA, Teotónio R. de (1978), *Goa Medieval: a Cidade e o Interior no Século XVII*. Lisboa: Editorial Estampa. 1994.
- Reintegração da Cidade de Velha Goa no seu ambiente histórico, arqueológico, monástico e religioso. Relatório da Comissão nomeada por despacho de S. Ex.^a o Governador-Geral de 19 de Maio de 1959*. Goa: Imprensa Nacional. 1960.
- VICENTE, Filipa Lowndes (2015), *Entre dois impérios: viajantes britânicos em Goa (1800-1940)*. Lisboa: Tinta da China.
- XAVIER, Ângela Barreto (2003). *A invenção de Goa: poder imperial e conversões culturais nos séculos XVI e XVII*. Lisboa: ICS. 2008.
- XAVIER, Ângela Barreto; OLIVAL, Fernanda (2018), O padroado da coroa de Portugal: fundamentos e práticas. *Monarquias ibéricas em perspectiva comparada (séculos XVI-XVIII): dinâmicas imperiais e circulação de modelos administrativos*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais: 123-160.

DO ÍNDICO E DAS REPRESENTAÇÕES DA ALTERIDADE NA ESCRITA DA HISTÓRIA DOS PORTUGUESES (SÉCULOS XVII-XVIII)

Ana Paula Avelar¹

Esta reflexão sobre a escrita da História que, nos séculos XVII e XVIII, se debruçou sobre o espaço do Índico é uma investigação em curso, a qual parte dos textos que, ao tempo, foram impressos. Este universo permite aferir os processos de fixação das narrativas e as escolhas realizadas pelo autor/impressor. Por outro lado, estas obras sofreram uma maior circulação, ainda que exista toda uma série de manuscritos que tiveram uma difusão, mais ou menos alargada, mas cujos contornos, nomeadamente, numa segunda fase desta investigação, importam analisar.

Desde já preside a este percurso analítico os conceitos de representação e alteridade. O primeiro é tomado a partir da proposta de Louis Marin, o qual clarifica o facto de: “To «represent» signifies first of all to substitute something present for something absent(...). To represent means to show, to exhibit something present (...) the very act of presenting constructs the identity of what is represented, identifies the thing represented as such.”² Contudo, esta representação não é a «coisa em si», intervindo directamente a dimensão do autor, isto é, de quem elabora a representação.

Já o segundo conceito, o da alteridade, decorre do facto de nos confrontarmos com a narração da História dos portugueses num outro espaço, o do Índico, e de a mesma intervir nesses discursos³. A alteridade/o *Outro* é assim apreendido a partir da representação do eu, esboçado por signos identitários, vivências e atmosferas⁴ entendidas como expressões da relação do indivíduo com o *mundo*, nascendo esta da afectividade projectada no(s) espaço(s).

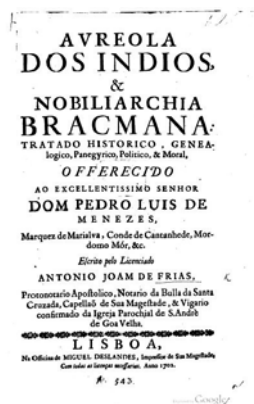
Atente-se como, por exemplo, António João de Frias, logo no prelúdio do seu *Aureolo dos Índios Nobiliarchia Bracmana. Tractado Histórico, geneológico, Panegyrico, politico, e Moral* (1702) ancora o seu texto, em escritos brâmanes e em vários autores, nomeadamente portugueses, apurando o que pretende ser a verdade/ veracidade:

¹ Professora Associada com Agregação-Universidade Aberta; Investigadora integrada CHAM; Investigadora Associada CEC e CH -FLUL; Secretária da Classe de História Marítima da Academia de Marinha; Académica de número da Academia Portuguesa da História.

² MARIN, Louis - **On Representation**, p.352.

³ Seguindo-se a definição foucauldiana.

⁴ KAUFMANN, Pierre - **L'expérience émotionnelle de l'espace**, p.967.



“He já cousa averiguada, & sem duvida, que os Bracmanes são legitimos descendentes da Casa Imperial do famoso Cheriperimale, peritos nas sciencias, doctos nas letras, & preeminentes entre todas as naçoens da India. Estabelece-se esta verdade nas authoridades do Doctissimo Bispo do Algarve Dom Hieronymo Osorio do Reverendo Padre Frei Manoel dos Anjos; do insigne Poeta Luis de Camões; do erudito Ambrosio Calepino; do doctor Padre Horacio Turselino da Companhia de Jesus; do famoso Historiador Manoel de Faria & Sousa; & dos Chronistas Mòres da India João de Barros, & Diogo do Couto, que colhêrão estas noticias da tradição, & dos escriptos dos mesmos Bracmanes; acrescentando mais o credito desta opinião o que escreve nas suas Epistolas o milagroso

Apostolo do Oriente Sam Francisco de Xavier. Á vista de huma verdade já tam apurada, & manifesta, referida por Authores de tanta supposiçam, parece que fica sem contradiçam esta materia. He certo, que não basta conhecer a verdade para abraçala; porque em todos os seculos foy cegamente aborrecida esta virtude. Apenas nasceo conturbada; & já no tempo de Pilatos havia envilescido tanto na sua Corte, que elle mesmo perguntava que cousa era.”⁵

Nesta análise, utilizam-se exemplos paradigmáticos, descodificam-se as modalidades discursivas da escrita da História, os seus autores, motivações e contextos. Nela participa uma memória pessoal, a do fazedor da história, consubstanciada em vivências interiores (um presente/passado), e onde o *eu* intervém e unifica os diversos tempos sociais, validando-se uma identidade pessoal. Deste modo, perpetua-se a auto-consciência colectiva.

Por outro lado, neste exercício contextualizador das narrativas historiográficas, impressas nos séculos XVII e XVIII sobre o espaço asiático/oriental, atender-se-á às linhas de força que enquadraram as Histórias produzidas em Portugal, e os processos como se foi descrevendo e representando a presença portuguesa no Índico. Parte-se da interrogação de Milo Kearney, sobre o papel desempenhado por este espaço oceânico na construção de uma história mais geral, pois, como tem sido consensual, reconhece-se a importância do comércio desenvolvido no Índico, nomeadamente os sucessos e insucessos da carreira da Índia, para a sua História, ainda que como Michael Pearson defenda: “The history of the ocean is not just a history of trade and warships.”⁶ Nos nossos dias: “A history of an ocean needs to be amphitious, moving easily between land and sea.”⁷ Todavia, o estudo das dinâmicas propiciadas pelas condições específicas deste espaço oceânico na ascensão e queda de estados ou regiões não tem sido evidenciada nem, no caso português, se tem considerado o desenvolvimento das dinâmicas locais, após o século XVI.

⁵ FRIAS, António João de - **Aureolo dos Índios Nobiliarchia Bracmana. Tractado Histórico, genealógico, Panegyrico, politico, e Moral**, p.2. Cf. Reprodução do frontispício in <https://cutt.ly/trJ8HT>

⁶ PEARSON, Michael - **The Indian Ocean**, p. 5.

⁷ *Ibidem*.

Frequentemente analisam-se, nomeadamente em estudos mais gerais sobre o império português, os acontecimentos então ocorridos, de um modo algo fragmentado, casuístico ou subsidiário. O Índico é entendido enquanto espaço onde os vários acontecimentos ocorrem, isto apesar de: “All Indian Ocean history is now a history *in* the Ocean, part of a larger, indeed a global, story.”⁸ Assim, perceber a forma como se historiografou uma presença, nomeadamente a portuguesa neste espaço contribui para um entendimento mais *global* de um H(h)istória.

O Índico, como Milo Kearney sintetizou, beneficia de uma favoável combinação de vias marítimas (Golfo Pérsico, Mar Vermelho, Estreito de Malaca entre outros) topografia e ventos, os quais determinam que:

“(…) civilization has been led overwhelmingly by a small number of the regions of the world, as predestined by their locations along these and corollary trade routes. These form one long, continuous belt stretching from China through India, Iran, Iraq, Egypt, Syria, Greece, Italy, France, Spain and Portugal to England (and its modern extension the United States).”⁹

Concomitantemente é possível delinear quatro blocos marítimos tendo este espaço como centro. Um destes blocos seria o traçado pela rota do estreito de Malaca, estabelecida entre a península malaia e a ilha de Sumatra até a China e o Japão. A China teria controlado o comércio possível durante a dinastia Han, durante a dinastia Yuan, inícios da dinastia Ming. Já o Japão durante a II Guerra Mundial tentaria dominar, ainda que brevemente, esta rota comercial. Outro dos blocos seria a rota do Golfo Pérsico, que seria dominada por povos estabelecidos nos espaços do actual Iraque, Irão e Rússia. Esta rota seria a dominante na Idade do Cobre, nas épocas de preponderância iraniana, e muito em particular durante o califado abássida. O terceiro núcleo seria a rota do Mar Vermelho, a via comercial preferida dos que se fixaram nos espaços do actual Egipto, Palestina, Líbano, Grécia, Itália e em determinados momentos seria a privilegiada pela França. Como assinala Kearney: “This route has been emphasized through more centuries than any other, including in the bronze Age, Iron Age, The Roman Empire, the early Byzantine Empire, The Umayyad Dynasty, Fatimid Dynasty, The Ayyubid Dynasty and the Circassian Mamluk Dynasty.”¹⁰ Por último, refira-se a quarta rota, a do Cabo da Boa Esperança, iniciada no século XVI e que para além de Portugal foi usada pela Espanha, Países Baixos, França, império britânico e os Estados Unidos.

Tendo este longo enquadramento espaço-temporal como cenário e os circuitos comerciais que se foram (d)estruturando ao longo dos séculos categorize-se os discursos historiográficos escritos e publicados em Portugal nos séculos XVII e XVIII, os quais sequenciam modalidades de escrita que, destaque-se, se constituíram anteriormente. Tomo destas, a historiografia sobre o império, onde encontramos os textos que correntemente são designados por histórias gerais, biografias, memórias, relatos, cartas... .

⁸ *Ibidem*, p. 12.

⁹ KEARNEY, Milo-**The Indian Ocean in World History**, p.3.

¹⁰ *Ibidem*, p.5

Frequentemente usa-se a titulação dos mesmos, como processo de categorização, mas tal recurso não oferece conjuntos significativos de modalidades narrativas, que permitam traçar, entre outros, aspectos, tendências, e índices de procura por parte do público.

No âmbito da historiografia sobre o império, (designo-a de historiografia sobre o império e não de historiografia imperial¹¹), dever-se-á atender ao espaço relativamente ao qual o discurso se centra, visto este condicionar, seja a sua conceptualização, seja a sua função social. Esta é uma escrita que se projecta numa «longa duração», que se vai modelando através de textos e contextos, e que, subscrevendo Fernando Catorga, considero que serve para narrar o verídico, ainda que procure a verdade, o que é *uma impossibilidade transcendental*¹².

Com efeito, na historiografia sobre o império o espaço sobre o qual se elabora a sua história determina-a. Ao tomar a que incide sobre o império asiático, e especificamente no recorte do Índico, inscrevo-a no redigir de uma História Universal, que decorre da concepção cristã medieval, afirmando-se a unidade da humanidade por via do relato do *Génesis*. Ainda no século XVI António Galvão ancora-se nesta estratégia, nomeadamente quando procura precisar cronologicamente o seu texto¹³ e o próprio João de Barros sinaliza-a quando reflecte sobre a importância da escrita¹⁴.

Contudo, refira-se que a própria dimensão de universalidade permanece na escrita da História através da combinação de diferentes totalidades como as espaciais, etnográficas, cronológicas e temáticas. Deste modo, a historiografia sobre o império formula-se enquanto totalidade, que, nos séculos XVII e XVIII, se vai autonomizando em dimensões temáticas a partir da geografia imperial da coroa portuguesa.

Nesta ancoragem onde se subscreve uma visão do todo primordialmente geográfica, o caso de Faria e Sousa é paradigmático, visto ter redigido a *Ásia Portuguesa*, (Lisboa, 1666, 1674, 1675), a *Europa Portuguesa* (1663, 1678, 1679, 1680) e a *África Portuguesa* (1681). Ele inscreveu as suas obras na arquitectura prosódica de João de Barros, o qual, no século anterior, tinha programado as suas narrativas historiográficas através da exposição da conquista, da navegação e do comércio, afirmando:

“Quanto á parte da conquista que é a própria milicia, esta porque foy em todas as partes da terra, fazemos della quatro partes de escriptura: (poisto que seis em a nóssa geographia diuidamos todo a vniver[so].) Aa primeira parte desta milicia chamamos Europa,(...)Aá següda parte chamamos Africa(...)A terceira q̃ e esta que temos entre mãos, o seu nome e Afria(...)”¹⁵.

Já no século XVII João Baptista Lavanha sequencia a obra de Barros, refiro-me à *Quarta década* (Lisboa, 1615) que redige usando manuscritos deixando por Barros. António Bocarro prossegue este programa de escrita, sendo os eixos espaciais desenhados

¹¹ Tal categoria permite uma maior abrangência temática.

¹² CATROGA, Fernando - O Historiador na cidade: História e Política, p. 67.

¹³ GALVÃO, António - *Tratado dos Descobrimentos*, pp.51-52.

¹⁴ BARROS, João – *Ásia ... Dos Feitos que os Portugueses fizeram no descobrimentos e conquista dos mares e terras do Oriente- Primeira Década*, pp. 3.

¹⁵ *Ibidem*, p.10. Em vida do autor só foram impressas as três primeiras décadas da Ásia.

ou a partir do núcleo de Goa, de onde irradia a narração sobre o império, expondo os sucessos em África, na China... ou no eixo traçado a partir do Golfo Pérsico. Apesar de não serem objecto deste estudo, refira-se que tanto os espaços americano /brasílicos como o norte e costas ocidentais africanas são igualmente propósito de discursos historiográficos próprios, ou são sibilamente evocados nesta escrita sobre o império português do espaço asiático.

Mas regressemos a António Bocarro, visto as suas *Décadas* partirem de uma medida de tempo, marcada pela acção dos governos do Estado da Índia. Este cronista inicia a sua descrição pelos anos de 1612-1617, isto é, os anos do vice-reinado de D. Jerónimo de Azevedo. De certo modo, perpassa na sua escrita a estrutura prosódica das *Lendas da Índia* de Gaspar Correia. É igualmente pela pena de Bocarro que explicitamente perdura a ligação entre o desenho e a escrita, a qual se evidencia no *Livro das Plantas de Todas as Fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia*, onde surgem os desenhos de Pero Barreto de Resende. Veja-se como se sinaliza o espaço do Índico, plasmando-se a dinâmica imperial, percorrendo-se as águas oceânicas de Sofala até Solor. Recorde-se as vias de irradiação do espaço do Índico, enunciadas no início desta reflexão, e que se consubstanciam nas redes expostas nas Histórias Gerais, entre as quais, para além das já mencionadas obras João Baptista Lavanha ou de António Bocarro, temos o nome maior de Diogo do Couto e das suas *Décadas da Ásia*.

Também no século XVIII encontramos projectos de Histórias Gerais, como o pensado no âmbito da Academia Real da História, chegando-se a enviar um inquérito dirigido às autoridades de Goa que visava levantar dados a serem interpretados na referida obra¹⁶. Apesar desta obra não se concretizar José Freire de Montarroyo Mascarenhas redige as suas *Epanaphora Indica* (Lisboa, 1746-1752), sequenciando a actuação de vários governos da Índia. O discurso historiográfico flui intensamente através do narrar da actuação destes. Processo narrativo de que Gaspar Correia se socorrera nas *Lendas da Índia* que correram manuscritas no século XVI e nos séculos posteriores.

Recordando que nesta análise se tem unicamente em atenção o universo de impressos consta-se que neste século XVIII proliferam os registos historiográficos em torno da figura de diferentes vice-reis e da sua actuação. Estes não estão unicamente traçadas no âmbito das Histórias Gerais, mas autonomizam-se, duplicando o seu número. Atente-se, por exemplo, na obra de *Vida de D. João de Castro, 4º vice-rei da Índia* de Jacinto Freire de Andrade, cuja 1ª impressão sai em 1651 e a 2ª em 1671, sofrendo ao longo do século XVIII 6 edições¹⁷.

É certo, que estamos em presença de uma das personalidades icónicas da presença portuguesa no espaço asiático, porém assiste-se ao aparecimento de toda uma série de narrativas que, para além de procurarem traçar os sucessos e infortúnios de um governo autonomizam momentos particulares, como acontece no texto sobre a posse e entrada pública em Goa do vice-rei D. Pedro Miguel de Almeida (Lisboa, 1746). Este é um

¹⁶ ARAÚJO, Ana Cristina – Luzes e Orientalismo, p. 99.

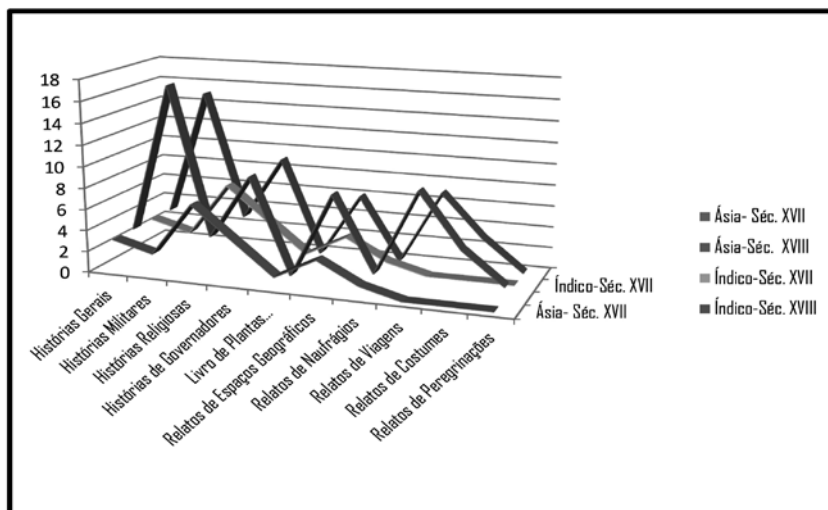
¹⁷ SERRÃO, Joaquim Veríssimo-*A Historiografia Portuguesa- Doutrina e Crítica*, II, p.271.

século, em que domina a historiografia sobre o espaço brasílico face à que se dedica ao espaço asiático/ Índico e mais especificamente à presença na Índia.

No século XVII e nesta dimensão da escrita, a maior parte dos títulos, debruça-se sobre a temática religiosa, perdurando esta vertente no século XVIII. Observe-se, por exemplo, no século XVII, os textos de Fernão Guerreiro sobre a actuação da Companhia de Jesus, na *História dos religiosos da companhia de Jesus* do padre Sebastião Gonçalves, ou o *Oriente Conquistado a Jesus Cristo* de Francisco de Sousa.

Por outro lado, e no conjunto de obras escritas e impressas em Portugal ao longo dos séculos XVII e XVIII compõe-se uma historiografia sobre o império no espaço asiático. Os resultados, que de seguida se apresentam, decorrem do levantamento de dados até à data compulsados, e são relativos a impressos, tendo considerado como obras gerais, as produzidas por diferentes autores e não o número de volumes que cada uma delas comporta.

Gráfico I



Como se pode inferir através da análise do gráfico I, no século XVII, as narrativas sobre o Índico predominam, continuando esta tendência no século XVIII, ainda que espaços como a Pérsia, a China e o Japão, se constituam como *topoi* autónomos, usando este conceito enquanto *nódulo de associação activa de ideias, o qual representa categorias e relações que podem funcionar como modelos* heurísticos. Na nossa historiografia sobre o império asiático o Índico permanece como um espaço discursivo nevrálgico. Atente-se, por exemplo, no facto de em 1753 nos aparecer em Lisboa pela pena de Francisco Raymundo de Moraes Pereira, o *Annal Indico Lusitano dos sucessos de Francisco de Tavora* ... Esta obra centrar-se-ia no ano de 1751, sinalizando as guerras em que *nações europeias se acharam embaraçadas com alguns príncipes e potentados da Ásia*. Importa ter em atenção que no nosso século XVIII a publicação de folhas volantes, e da imprensa

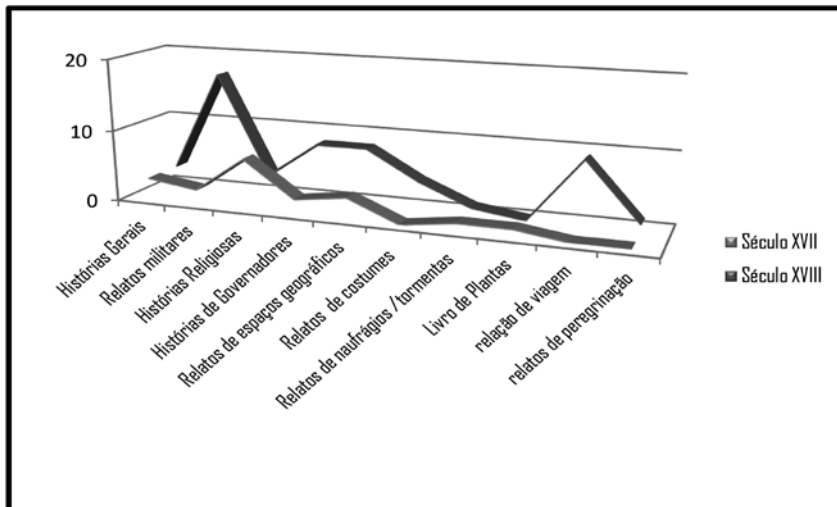
periódica ganha uma importância crescente. Refira-se, só a título de exemplo, a *Gazeta de Lisboa*, onde se anunciam igualmente as notícias sobre os espaços extra-europeus. Como José Tengarrinha escreveu:

“Tomando como referência principal a *Gazeta de Lisboa* (1715), vemos como as facilidades concedidas «venda e para correr» lhe permitiram criar pontos de venda fixos não apenas nos «escritórios», mas igualmente em locais de algumas cidades mais populosas. Assim se davam os primeiros passos, embora muito limitados, no sentido da formação de um espaço público mediatizado(...)”¹⁸.

Deste modo, alargar-se-iam os públicos. Em contrapartida, os costumes do *Outro da alteridade*, consubstanciam-se nesta escrita da História numa entidade autónoma. Note-se, por exemplo, o *Aureolo dos Índios Nobiliarchia Bracmana. Tractado Histórico, geneológico, Panegyrico, político, e Moral*, de António Frias (Lisboa, 1702) ou o *Promptuario Das Diffinicoens Indicas ...* de Leonardo Paes(1713). Esta aproximação ao *Outro* continua a reforçar-se através do domínio da sua / outra língua. Ao longo dos séculos XVII e XVIII prossegue a impressão de diferentes gramáticas e vocabulários, como o *Vocabulario em idioma bengalla, e portuguez* de Frei Manuel da Asunção. Apesar de não ser objecto directo desta reflexão, este é todo um outro campo de investigação que deverá ser aprofundado.

Mas, na análise deste trabalho em curso, evidenciam-se já algumas tendências relativamente às filiações que é possível compulsar ao autonomizar os *topoi* discursivos nestas narrativas historiográficas:

Gráfico II



¹⁸ TENGARRINHA, José – *Nova História da Imprensa Portuguesa – Das Origens a 1865*, p. 32.

Todos estes textos atravessam as rotas sincreticamente evocadas por Milo Kearney. A recordar: a do estreito de Malaca, a do golfo Pérsico, a do mar Vermelho, a do Cabo, devendo-se atender aos complexos relacionais que em torno das mesmas se constituem. Por outro lado, note-se o elevado número de narrativas em torno de Histórias militares, como seja a descrição de acções que evidenciem a manutenção de áreas de influência do domínio português, num tempo em que outros impérios se expandem e fortalecem. Acentua-se igualmente tanto o registo das acções individuais no palco asiático (Histórias dos governadores, ou relatos de viagens) como a descrição de costumes do *Outro*, visando-se a sua distinta identidade. Este era um tempo de mudança dos eixos de actuação do império português, secundarizando-se o espaço asiático, ganhando centralidade o espaço atlântico/brasílico. Como Michael Pearson adverte:

“Em meados do séc. XVII, a posição oficial portuguesa na região do oceano Índico estava em ruínas. Companhias holandesas e inglesas tinham-nos¹⁹ substituído no comércio com a Europa. A maior parte dos grandes fortes do Estado da Índia- Malaca, Cochim, Colombo e Ormuz – fora perdida, quase sempre para os Holandeses. Na costa da África Oriental, o Estado da Índia manteve apenas presenças em Moçambique e em Mombaça até à década de 1690. Quanto ao resto, só garantiu a posse de Timor e Macau, e de Goa, Damão e Diu, na costa ocidental da Índia. Os portugueses foram expulsos do Japão em 1639, e substituídos pelos europeus do Norte no comércio da China. Em parte, o Estado da Índia passou de entidade marítima a entidade terrestre e as províncias do Norte, Baçaim (até cair perante a potência indiana emergente, os Maratas, em 1739) e Damão tornaram-se áreas agrícolas florescentes, onde habitavam os portugueses.”²⁰

Embora se assista à saída de alguns dos comerciantes mais abastados, nomeadamente quando a situação político-económica se começou a deteriorar, permanecem privados portugueses que continuavam a desenvolver as suas actividades tanto no espaço da baía de Bengala, como na costa ocidental da península hindustânica e sualí: “Assim, enquanto o Estado declinava, os privados continuavam a desenvolver as suas actividades. Em finais do século XVIII, o império britânico na Índia expandiu-se. Estes comerciantes portugueses moviam-se no seu âmago, trabalhando como intermediários, pequenos comerciantes e facilitadores para os britânicos.”²¹ Contudo, e apesar das esboçadas alterações às dinâmicas imperiais portuguesas ocorridas nos séculos XVII e XVIII, no contexto de uma escrita da História em Portugal a historiografia sobre o império asiático, e em particular sobre o Índico, persiste como um dos seus núcleos temáticos matriciais.

Enfim, e nesta exposição de um trabalho em curso desocultaram-se vectores do que, como lapidarmente Fernando Catroga definiu ser a: “(...)velha aspiração à conquista de conhecimentos que apesar de serem sempre inconclusivos, adestrem a consciência crítica

¹⁹ Leia-se aos portugueses.

²⁰ PEARSON, Michael N. – **Mercados e Comunidades Mercantis no Oceano Índico: Situar os Portugueses**, p.111.

²¹ *Ibidem*.

e formem o pensamento para tomadas de decisão....”²². Seguiu-se o seu avisado e superior conselho de a *historiografia ter de ser cultivada, apreendida e interiorizada como sabedoria*²³, estando nós obrigados a lê-la, postulando na sua análise um contrato deontológico com a veracidade.

Bibliografia citada:

ARAÚJO, Ana Cristina – Luzes e Orientalismo. CNPCDP – **O Orientalismo em Portugal**. Lisboa: INAPA, 1999. ISBN 972-8325-97-5, pp. 97-125.

BARROS, João – Ásia ...**Dos Feitos que os Portugueses fizeram no descobrimentos e conquista dos mares e terras do Oriente- Primeira Década**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.

BREISACH, Ernst – **Historiography-Ancient, Medieval & Modern**. Chicago: Chicago University Press, 1994. ISBN 0-226-07278-9.

CATROGA, Fernando – O Historiador na cidade: História e Política. In MATOS, Sérgio Campos de, JOÃO, Maria Isabel, org. – **Historiografia e ResPublica**. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2017. ISBN 978-989-8068-22-4, pp. 27-86.

FRIAS, António João de – **Aureolo dos Índios Nobiliarchia Bracmana. Tractado Histórico, geneológico, Panegyrico, politico, e Moral**. Bombaim: Livraria, P.A. Fialho, 1892.

GALVÃO, António – **Tratado dos Descobrimentos**. Barcelos: Livraria Civilização Editora, 1987.

KAUFMANN, Pierre – **L’experience émotionnelle de l’espace**. Paris: Libraire Philosophique J. Vrin, 1999. ISBN 2-7116-0439-X

KEARNEY, Milo – **The Indian Ocean in World History**. New York: Routledge, 2004. ISBN 0-415-31277-9.

MARIN, Louis – **On Representation**. Stanford: Stanford University Press, 2001. ISBN 0-8047-4150-6.

PEARSON, Michael N. – Mercados e Comunidades Mercantis no Oceano Índico: Situar os Portugueses. In BETENCOURT, Francisco e CURTO, Diogo Ramada (Dir.) – **A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010.

PEARSON, Michael N. – **The Indian Ocean**. New York: Routledge, 2008. ISBN 0-415-44538-8

TENGARRINHA, José – **Nova História da Imprensa Portuguesa – Das Origens a 1865**. Lisboa: Círculo de Leitores e Temas e Debates, 2013. ISBN 978-989-644-240-8

SERRÃO, Joaquim Veríssimo – **A Historiografia Portuguesa-Doutrina e Crítica**. Lisboa: Editorial Verbo, 1973.

²² CATROGA, Fernando – O Historiador na cidade: História e Política, p.77.

²³ Cf. *Ibidem*.

LIVROS EUROPEUS PARA O JAPÃO: ALGUMAS NOTAS SOBRE O *DE MISSIONE LEGATORUM IAPONENSIUM* (MACAU, 1590)

Rui Manuel Loureiro¹

O ponto de partida desta breve e despretensiosa incursão pelo mundo dos livros viajantes será o frontispício de um impresso quinhentista, a célebre obra *De missione legatorum Iaponensium ad Romanam curiam, rebusq; in Europa, ac toto itinere animaduersis dialogus* (Fig. 1), impressa em Macau em 1590, no Colégio dos Jesuítas, numa edição de mil exemplares, dos quais se conhece actualmente a localização de pelo menos doze.² Trata-se de uma obra bem conhecida dos especialistas. Richard Hakluyt publicou em Londres uma tradução parcial desta obra logo em 1592, na segunda edição da sua colecção *Principal Navigations*, com o título «An excellent treatise of the kingdome of China, and of the estate and government thereof. Printed in Latine at Macao». Um exemplar do impresso macaense, oriundo do saque da nau portuguesa *Madre de Deus*, capturada nos Açores por corsários ingleses, chegara nesse mesmo ano às mãos do conhecido editor



Fig. 1

¹ Academia de Marinha, Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes, CHAM, FCSH, Universidade de Lisboa.

² O exemplar da Biblioteca Nacional de Portugal está disponível em <http://purl.pt/15122>.

inglês de relatos de viagem, que logo fez imprimir a secção dedicada à China.³ A obra não voltou a ser publicada até aos tempos modernos, mas em anos mais recentes foi diversas vezes traduzida e publicada.⁴

Como o respectivo título indica, trata-se de um diálogo em latim, entre vários personagens, que pretende relatar a viagem feita desde o Japão até à Europa, e volta, por quatro jovens japoneses, uma espécie de embaixada nipónica organizada pela Companhia de Jesus. As missões jesuítas no arquipélago japonês estavam nessa época em pleno desenvolvimento, e um dos responsáveis jesuítas, o Visitador Alessandro Valignano, tivera a ideia de organizar esta missão. Os jovens legados nipónicos pretendiam representar alguns dos potentados – ou dáimios – que no Japão tinham acolhido os jesuítas e que davam apoio à missão cristã. Simultaneamente, Alessandro Valignano pretendia mostrar a Europa aos japoneses e, sobretudo, destacar a imensa implantação da Companhia de Jesus, apresentando os jovens japoneses nos principais centros de poder da Europa católica, de forma mobilizar apoios para as missões inacianas no Oriente.⁵

Diversas questões têm sido levantadas a respeito deste particular livro. Valerá a pena listar brevemente algumas delas, alinhavando de caminho alguns apontamentos de resposta.

- Por que razão teria sido publicada em latim uma obra que aparentemente era concebido para um público japonês? Alessandro Valignano apontara como um dos objectivos essenciais da Companhia de Jesus no Japão a criação de uma elite de interlocutores, que seriam preparados nos colégios jesuítas. Daí a necessidade

³ A respeito deste episódio, e da tradução de Hakluyt, ver Rui Manuel Loureiro, *Um tratado sobre o reino da China dos padres Duarte Sande e Alessandro Valignano (Macau, 1590)* (Macau, Instituto Cultural de Macau, 1992), obra disponível em versão digital em <http://purl.pt/26866>.

⁴ Um fac-símile da edição latina foi impresso em Tóquio em 1935; uma tradução japonesa de Izui Hisanosuke foi publicada também em Tóquio, em 1969; a primeira tradução portuguesa integral saiu a lume em Macau em 1997, sob a responsabilidade de Américo da Costa Ramalho; uma versão crítica latina, preparada por Sebastião Tavares de Pinho, acompanhada de tradução portuguesa de Américo da Costa Ramalho, foi editada em Coimbra em 2010; e uma tradução inglesa, de J. F. Moran e Derek Massarella, saiu em Londres em 2012. Utilizo aqui Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão dos Embaixadores Japoneses à Cúria Romana*, ed. / trad. Américo da Costa Ramalho & Sebastião Tavares de Pinho (2 vols., Lisboa / Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra / Centro Científico e Cultural de Macau, 2009); ver também Duarte de Sande, *Japanese Travellers in Sixteenth-Century Europe: A Dialogue concerning the Mission of the Japanese Ambassadors to the Roman Curia (1590)*, ed. / trad. Derek Massarella & Joseph F. Moran (Londres, Hakluyt Society, 2012).

⁵ Existe numerosa bibliografia sobre esta temática. A respeito das actividades da Companhia de Jesus no Japão, ver João Paulo Oliveira e Costa, *O Japão e o Cristianismo no Século XVI: Ensaio de História Luso-Nipónica* (Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999); sobre o Visitador jesuíta, ver Joseph F. Moran, *The Japanese and the Jesuits: Alessandro Valignano in sixteenth-century Japan* (Londres / Nova Iorque, Routledge, 1993); e a respeito da missão japonesa à Europa, ver Derek Massarella, «Envoys and Illusions: The Japanese Embassy to Europe, 1582-90, *De Missione Legatorum Iaponensium*, and the Portuguese Viceregal Embassy to Toyotomi Hideyoshi, 1591», *Journal of the Royal Asiatic Society*, vol. 15, n. 3, 2005, pp. 329-350.

de produzir um alargado conjunto de obras impressas que utilizassem a língua japonesa, com conteúdos especialmente preparados para um público nipónico.⁶

- E por que motivo este livro foi impresso em Macau? Na viagem de regresso ao Japão, a missão jesuíta à Europa, que incorporara os quatro jovens legados japoneses, trouxera de Lisboa uma tipografia de caracteres móveis, para ser instalada no Japão. Durante as escalas em Goa e em Macau, a tipografia fora montada e utilizada para produzir diversas obras. Uma deles, impressa em Macau, fora o *De missione legatorum Iaponensium*.⁷
- Os quatro jovens japoneses eram realmente embaixadores? Ou apenas atores numa peça organizada pela Companhia de Jesus? E a viagem para a Europa fora realmente uma embaixada? Ou, como já foi avançado, tratar-se-ia de um mero «golpe de publicidade» organizado por Alessandro Valignano? Na realidade, os quatro japoneses não eram propriamente embaixadores, mas haviam sido cuidadosamente escolhidos entre os jovens prosélitos dos colégios jesuítas no Japão, com ligações às famílias que controlavam os daimios onde a Companhia de Jesus havia sido mais bem acolhida. Tratava-se de uma embaixada, sem dúvida, se considerarmos que o termo teria uma noção alargada, no sentido de uma comitiva destinada a revelar à Europa a gente e a cultura japonesas.⁸
- O célebre Visitador jesuíta era o verdadeiro autor do livro? Ou este foi antes escrito por Duarte de Sande, o humanista jesuíta e sinólogo? Ou ambos eram autores? Trata-se de uma questão ainda não definitivamente resolvida. Segundo parece, os jovens japoneses, durante o seu longuíssimo périplo, escreveram apontamentos de viagem. Mais tarde, no caminho de regresso entre Goa e Macau, uma viagem que demorou três meses, Alessandro Valignano, que desde aquele território indiano se juntara à embaixada recém-regressada, teria redigido a primeira versão do diálogo, que depois foi traduzido para latim por Duarte de Sande, que em 1589-1590 residia no porto macaense.⁹

⁶ Ver Rui Manuel Loureiro, «Jesuit Textual Strategies in Japan between 1549 and 1582», *Bulletin of Portuguese / Japanese Studies*, n. 8, 2004, pp. 39-63; e também Ichiro Taïda, «The earliest history of European language education in Japan: focusing on Latin education by Jesuit missionaries», *Classical Receptions Journal*, vol. 9, n. 4, 2017, pp. 566-586, que cita a bibliografia essencial.

⁷ Sobre a tipografia jesuíta na Ásia, ver Rui Manuel Loureiro, «*Kirishitan Bunko*: Alessandro Valignano and the Christian Press in Japan», *Revista de Cultura / Review of Culture*, n. 19, 2006, pp. 135-153.

⁸ Ver Derek Massarella, «The Japanese Embassy to Europe (1582–1590)», *The Journal of the Hakluyt Society*, 2013, disponível em www.hakluyt.com/PDF/Massarella.pdf; ver também a posição crítica de J. S. A. Elisonas, «Journey to the West», *Japanese Journal of Religious Studies*, vol. 34, n. 1, 2007, pp. 27–66 (que fala em «publicity stunt», p. 27). Ver ainda Pedro Lage Reis Correia, «Conhecimento e experiência: o contacto entre a Europa e o Japão no contexto da missão enviada a Roma pela Companhia de Jesus (1582-1590)», *Lusitania Sacra*, vol. 25, 2012, pp. 73-82.

⁹ Sobre Sande, ver Charles Burnett, «Humanism and the jesuit Mission to China: the case of Duarte de Sande (1547-1599)», *Euphrosyne: Revista de Filologia Clássica*, n. 24, 1996, pp. 425-471. A respeito da autoria do diálogo, ver as posições antagónicas de Américo da Costa Ramalho, «O P.e Duarte de Sande, S. I., verdadeiro autor do *De Missione Legatorum Iaponensium ad Romanam Curiam ... Dialogus*», *Humanitas*, vol. 47, 1995, pp. 777-790, e Joseph F. Moran, «The real author of the *De Missione Legatorum Iaponensium ad Romanam Curiam...Dialogus*. A Reconsideration», *Bulletin of Portuguese / Japanese Studies*, vol. 2, 2001, pp. 7-21.

- E estaria o bispo Leonardo de Sá em Macau quando a licença para publicar o livro foi assinada? Ou ele estava antes em Goa? A cronologia das viagens do referido bispo é algo complexa, pois desde que pela primeira vez chegou a Macau, em meados de 1582, terá viajado duas vezes de volta até Goa. Numa dessas viagens, de resto esteve preso no sultanato de Achém. Mas parece seguro que em Setembro de 1589, quando assina a licença de impressão do tratado *De missione legatprum Iaponensium*, estaria em Macau.¹⁰

Outro ponto interessante seria analisar dois dos exemplares conhecidos do *De missione legatorum Iaponensium*, que apresentam portadas distintas (Fig. 1 e Fig. 2). A mancha tipográfica de ambas é diferente, sugerindo a existência de pelo menos dois momentos distintos na respetiva impressão. Aliás, enquanto uma das portadas ostenta a data de «1589», na outra surge a data de 1590». Ou seja, nem todos os exemplares da portada foram impressos de uma vez só com o mesmo aspecto gráfico. As autorizações que figuram no verso da portada estão datadas de Setembro e Outubro de 1589, pelo que provavelmente a obra começou a ser impressa ainda neste último ano, e os trabalhos prosseguiriam no ano seguinte. Seria importante observar outros exemplares, para verificar se existirão mais diferenças. Mas trata-se de uma ocorrência relativamente normal nos impressos quinhentistas, cópias distintas do mesmo livro apresentarem manchas tipográficas diferentes. Normalmente esta diferenças podem ser explicadas pelos métodos de impressão que eram usados no século XVI.



Fig. 2

¹⁰ A respeito do bispo, ver Rui Manuel Loureiro, «Sá, D. Leonardo de», in Rui Martins & Maria Antónia Espadinha (eds.), *Dicionário Temático de Macau* (4 vols., Macau, Universidade de Macau, 2011), vol. IV, pp. 1320-1321.

O itinerário seguido pelos quatro jovens viajantes, juntamente com os seus acompanhantes jesuítas e seus companheiros japoneses, é bem conhecido, pois seguiram as regulares rotas marítimas que tinham sido estabelecidas pelos portugueses desde a primeira metade do século XVI. Em Fevereiro de 1582, na companhia de Alessandro Valignano, os legados partiram de Nagasaki com destino a Macau, seguindo depois para Malaca, e daí para Goa, que nesta época era o grande centro das actividades portuguesas no Oriente. No litoral ocidental da Índia embarcaram num dos navios da armada portuguesa que em princípios de 1584 rumou a Lisboa, onde chegariam em Agosto do mesmo ano. A viagem de regresso, que se iniciou em Abril de 1586, foi muito semelhante, apenas com as variações impostas pelos ventos predominantes, e após sucessivas escalas em Goa e em Macau terminaria no Japão em Julho de 1590, oito anos depois da partida.

Desde Lisboa, a missão jesuíta efectuou um largo périplo terrestre e parcialmente marítimo (para evitar a França), visitando algumas das cidades mais importantes da Europa meridional, como Évora, Madrid, Roma, Florença, Veneza, Milão, Barcelona e Coimbra. A Companhia de Jesus organizou encontros com os mais relevantes governantes da Europa católica, incluindo o rei Felipe II de Espanha (que nessa altura assumira também a coroa de Portugal) e o Papa Gregório XIII. Como este papa faleceu enquanto os jovens japoneses se encontravam em Roma, em Abril de 1585, eles tiveram também a oportunidade de conhecer o novo pontífice, Sixto V.¹¹

De um ponto de vista estritamente missionário, a «embaixada japonesa» organizada pela Companhia de Jesus foi um sucesso total: os temas do Japão e das missões católicas no longínquo arquipélago nipónico foram amplamente divulgados e discutidos em toda a Europa; novas vocações missionárias foram despertadas entre os jovens europeus; e renovados apoios financeiros foram reunidos pelos jesuítas para as suas missões orientais. Por outro lado, os temas do «Japão» e da «embaixada japonesa» tiveram um grande impacto no mundo tipográfico europeu. Inúmeros panfletos, relações e tratados, que se ocupavam de assuntos nipónicos, foram publicados um pouco por toda a Europa. Como foi já referido, «os legados [japoneses] colocaram o Japão no mapa para a maioria dos europeus».¹²

O impacto editorial da missão japonesa foi analisado num repertório bibliográfico publicado em 1973, que identificou nada menos de 76 obras publicadas no espaço de doze anos, entre 1585 e 1593, com informações directamente relacionadas com os quatro jovens conversos japoneses que visitaram a Europa.¹³ Mais recentemente, um novo ensaio bibliográfico publicado em 2007 acrescentou novos títulos a esta lista.¹⁴ Alguns desses

¹¹ Para um informado resumo da embaixada e das suas repercussões europeias, ver Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe: Volume I – A Century of Discovery* (2 vols., Chicago, University of Chicago Press, 1994), vol. II, pp. 688-706; Judith C. Brown, «Courtiers and Christians: The First Japanese Emisaries to Europe», *Renaissance Quarterly*, vol. 47, n. 4, 1994, pp. 872-906; e também Derek Massarella, «Envoys and Illusions», pp. 329-350.

¹² Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe*, vol. I, p. 705: «the legates put Japan on the map for most Europeans».

¹³ Ver Adriana Boscaro, *Sixteenth Century European Printed Works on the First Japanese Mission to Europe: A Descriptive Bibliography* (Leiden, E. J. Brill, 1973).

¹⁴ Ver João Paulo Oliveira e Costa, «Bibliography Japan and the Japanese in printed works in Europe in the sixteenth century», *Bulletin of Portuguese / Japanese Studies*, n. 14, 2007, pp. 43-107.



Fig. 3

títulos estão disponíveis em versão digitalizada na «Laures Virtual Rare Book Library», no Japão; mas é hoje possível localizar rapidamente muito desses impressos através de uma simples pesquisa na internet. Como por exemplo a *Relatione del viaggio et arriuio in Europa, et Roma de' principi giapponesi venuti a dare obediienza a Sua Santità l'anno MDLXXXV*, impressa em Veneza em 1585;¹⁵ ou a *Relazioni della venuta degli ambasciatori giapponesi a Roma sino alla partita di Lisbona: con le accoglienze fatte loro da tutti i principi christiani per doue sono passati*, publicada em Roma em 1586;¹⁶ ou como uma folha volante alemã impressa em Augsburg em 1586, com os retratos dos legados nipónicos (Fig. 3).¹⁷

Existem também algumas obras manuscritas, algumas parcialmente acessíveis em versão on-line, que referem a embaixada, como a curiosíssima crónica do autor milanês Urbano Monti, *Delle cose più notabili successe nella città di Milano* (que data de 1585-1587), e que inclui uns retratos coloridos dos quatro enviados japoneses: Mancio Ito, Miguel Chijiwa, Martinho Hara e Julião Nakaura, tal como são designados nas fontes portuguesas da época (Fig. 4).¹⁸ Urbano Monti, de resto, é também autor de um interes-

¹⁵ Ver <https://archive.org/details/relationedelviag00meic/page/n4>.

¹⁶ Ver <https://archive.org/details/relationidellave00gual/page/n4>.

¹⁷ Ver <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4a/JapaneseEmbassy.jpg>.

¹⁸ Ver Rossella Marangoni, «L'istesso giorno memorabile»: sguardi incrociati fra Milano e il Giappone a partire dal 1585», in Michela Cato & Gianvittorio Signorotto (eds.), *Milano, l'Ambrosiana e la Conoscenza dei Nuovo Mondi (secoli XVII-XVIII)* (Milão, Biblioteca Ambrosiana, 2015), pp. 281-306; e também a versão on-line: <https://temizen.zenworld.eu/paginezen/approfondimenti/1585-quattro-fan-ciulli-cortesi-dal-giappone-a-milano>.

sante mapa do Japão, que terá preparado com informações recolhidas junto dos jesuítas que integravam a missão nipónica à Europa.¹⁹

Vejam agora um outro aspecto da questão. Enquanto os quatro jovens japoneses viajavam pela Europa, receberam numerosos presentes de monarcas, príncipes e dignitários eclesiásticos europeus com os quais se cruzaram. E entre esses presentes, claro, havia numerosos livros, alguns deles verdadeiramente aparatosos. Não chegou até nós nenhuma lista organizada desses presentes livrescos recebidos pelos legados nipónicos. Mas através de uma leitura atenta do *De missione legatorum Iaponensium* – que, como referido, foi publicado em Macau em 1590, quando a comitiva jesuíta estava já de regresso ao Japão – é possível encontrar referências explícitas ou implícitas a um importante grupo de livros impressos, que foram trazidos da Europa pelos quatro jovens japoneses.

Uma lista preliminar incluirá desde logo alguns títulos referidos, explícita ou implicitamente, que não são difíceis de identificar.

- A determinado passo, os diálogos mencionam uma «longa história [...] escrita com verdade e elegância por Jerónimo Osório, bispo de Silves».²⁰ Trata-se obviamente da crónica de el-rei D. Manuel I de Portugal, escrita por D. Jerónimo Osório, bispo de Silves, o bem conhecido *De rebus Emmanuelis regis Lusitaniae*, que foi impresso em Lisboa em 1571. Esta obra, escrita em elegante latim, seria decerto um excelente e pedagógico instrumento para a consolidação dos conhecimentos linguísticos e históricos dos jovens japoneses.²¹
- Depois, surge uma menção à «história da vida de João II, ilustríssimo rei de Portugal»,²² referência a uma crónica do referido monarca lusitano, decerto o *Lyvro das obras de Garcia de Resende*, muito provavelmente na edição de Évora de 1554. Para além do conteúdo propriamente dito, este título ressaltaria também



Fig. 4

¹⁹ A respeito de Monti e da sua obra cartográfica, ver Roberto Almagia, «Un prezioso cimelio della cartografica Itatiana: il planisfero di Urbano Monti», *La bibliofilia*, vol. 43, 1943, pp. 156-193; e também <https://searchworks.stanford.edu/view/12184890>.

²⁰ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. I, cap. 4, p. 88.

²¹ Para uma edição moderna, ver D. Jerónimo Osório, *Da Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel*, ed. Francisco Manuel do Nascimento & Joaquim Ferreira (2 vols., Porto, Livraria Civilização, 1944).

²² Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. I, cap. 11, p. 226.

pela sua monumentalidade tipográfica.²³

- Mais adiante, aparece uma remissão para a «descrição escrita» da batalha de Lepanto, que ocorrera em 1571,²⁴ e que pode ser identificada com a *Relacion de la Guerra de Cipre y sucesso de la batalla naval de Lepanto*, publicada por Fernando de Herrera em Sevilha em 1572 (Fig. 5). Tratava-se de um curiosíssimo relato de actualidade, sobre um dos grandes feitos militares da história recente do Mediterrâneo.²⁵
- Enfim, uma quarta alusão identificava «um livro espanhol» que descrevia os milagres da «Santíssima Virgem de Monserrate»,²⁶ escrito pelos padres do mosteiro de Montserrat, que fora visitado pelos emissários japoneses. Só poderia tratar-se do *Libro de la historia y milagros hechos a invocacion de Nuestra Señora de Montserrat*, do espanhol Pedro de Burgos, talvez na edição impressa em Barcelona de 1568.²⁷

Mas vários outros títulos que estavam na posse dos legados japoneses são referenciados ao longo das páginas dos diálogos *De Missione Legatorum*, muitos deles em edições luxuosas e amplamente ilustradas. Parece evidente que as ofertas de livros aos jovens nipónicos visariam também impressioná-los com a excelência tipográfica dos prelos europeus. Algumas das obras sugeridas exigem um certo esforço de identificação, pois são referidas de forma genérica, e poderão corresponder a diferentes títulos então disponíveis na Europa.

Repare-se nestes quatro exemplos:

- «esses livros nos quais vi tal variedade de figuras e tão expressas ao vivo»;²⁸
- «os livros que dias atrás vos mostrámos sobre as cidades e monumentos da Europa»;²⁹

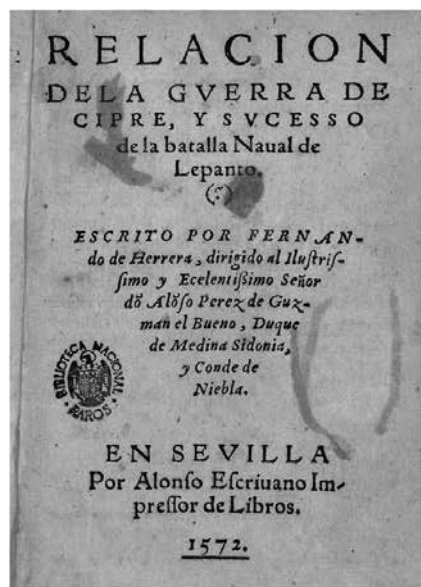


Fig. 5

²³ Para uma edição moderna, ver Garcia de Resende, *Livro das Obras de Garcia de Resende*, ed. Evelina Verdelho (Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994).

²⁴ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. I, cap. 14, p. 280.

²⁵ A respeito desta obra, ver Mary Gaylord Randel, *The Historical Prose of Fernando de Herrera* (Londres, Tamesis Books, 1971)

²⁶ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. II, cap. 30, p. 644.

²⁷ Sobre esta obra, ver Concepción Alarcón, «Las ilustraciones marianas de la leyenda de Montserrat», *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, vol. 63, n. 2, 2008, pp. 169-196.

²⁸ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. I, cap. 11, p. 230.

²⁹ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. I, cap. 16, p. 310.

- «muitos livros que trouxemos e facilmente podeis ler à vontade»;³⁰
- «os livros sobre esta matéria escritos».³¹

Mas diversos outros títulos mencionados no *De Missione Legatorum* são relativamente simples de identificar com publicações quinhentistas.

- Primeiro, encontra-se uma referência a um livro sobre «costumes» europeus.³² Trata-se certamente de uma alusão a um curioso álbum de gravuras que foi publicado pelo antiquário francês Jean Jacques Boissard em Antuérpia em 1581, com o título *Habitus variarum orbis gentium*.³³ Nesta obra poderiam os jovens japoneses observar as formas de vestuário mais habituais em diversas regiões europeias.
- Depois, as ilustrações do funeral do imperador Carlos V, que teve lugar em Bruxelas em 1558, são mencionadas duas vezes.³⁴ Estas podem ser facilmente identificadas com o álbum composto pelos impressores neerlandeses Joannes e Lucas van Doetechum, *La magnifique et somptueuse pompe funebre*, que foi publicado em Antuérpia em 1559.³⁵ Esta obra apresentava ilustrações aparatosas e de grandes dimensões, que impressionariam vivamente os jovens nipónicos pela respectiva magnificência (Fig. 6).³⁶
- De seguida os diálogos mencionam «Livros relativos à caça», com ilustrações de «aves e animais».³⁷ Talvez um destes fosse o *Libro de la monteria* do monarca espanhol Alfonso XI, editado pelo famoso bibliófilo hispalense Gonzalo Argote de Molina e publicado em Sevilha em 1582. Este



Fig. 6

³⁰ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. II, cap. 22, p. 464.

³¹ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. II, cap. 26, p. 536.

³² Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. I, cap. 10, p. 216.

³³ Sobre Boissard, uma curiosa personagem, ver Rosa De Marco, «Le cabinet de papier de Jean Jacques Boissard (1528-1602). Réception de l'Antiquité et collectionnisme», in Catherine Bourdieu-Weiss (ed.), *Collections et Collectionneurs dans les Trois-Évêchés* (Nancy / Metz, Centre de Recherche Universitaire Lorrain d'Histoire, 2015), pp. 35-54.

³⁴ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. II, cap. 25, p. 518.

³⁵ A respeito desta obra relativamente rara, ver María José Bertomeu Masia, «Aproximación a los textos italianos del siglo XVI entorno al funeral de Carlos V», *e-Spania*, n. 17, 2014, <http://journals.openedition.org/e-spania/23060> ; DOI : 10.4000/e-spania.23060

³⁶ Ver <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k310602f.image>.

³⁷ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. I, cap. 11, p. 230

título incluía diversas ilustrações sobre caçadas, uma actividade que decerto era partilhada por europeus e asiáticos, e poderia suscitar o interesse dos jovens legados.³⁸

- O *De missione legatorum* refere depois um livro sobre as maravilhas de Roma.³⁹ Trata-se provavelmente do *Speculum Romanae Magnificentiae*, uma colecção de gravuras de Roma e de antiguidades romanas, reunidas com uma página de título e publicadas pelo impressor francês Antonio Lafreri, em meados da década de 1570, precisamente em Roma.⁴⁰ Cada exemplar deste livro é distinto dos restantes, mas talvez os enviados japoneses tivessem recebido um exemplar que continha algumas ilustrações dos mais celebrados monumentos romanos (Fig. 7).⁴¹



Fig. 7

Podemos verificar, portanto, e usando apenas o diálogo composto (ou traduzido) por Duarte de Sande, que os quatro viajantes japoneses que visitaram a Europa levaram de volta ao Japão uma copiosa biblioteca, que satisfaria os interesses de um conjunto

³⁸ Sobre este título, ver José A. Valverde, *Anotaciones al Libro de la Montería del rey Alfonso XI*, ed. José Antonio de la Fuente Freyre (Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca / Junta de Castilla y León, 2009).

³⁹ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. II, cap. 23, p. 480.

⁴⁰ Relativamente a este título, ver Peter Parshall, «Antonio Lafreri's *Speculum Romanae Magnificentiae*», *Print Quarterly*, vol. 23, n. 1, 2006, pp. 3-28.

⁴¹ Ver uma versão digital em <http://purl.pt/26386>.

muito variado de leitores. Estes títulos, muito provavelmente, conheceram depois alguma circulação no arquipélago nipónico, que pode ser detectada, por exemplo, em alguns dos célebres biombos Nanban.⁴² Mas encontra-se uma outra curiosa alusão a livros europeus no *De Missione Legatorum Iaponensium*, que valerá a pena realçar.

Quando os jovens emissários nipónicos passaram pela cidade italiana de Pádua, em Julho de 1585, visitaram o jardim botânico local, que era assaz famoso, e conheceram o seu responsável. Este homem era o botânico alemão Melchior Wieland, também conhecido como Guilandinus, que efectuara extensas viagens pelo Médio Oriente e era autor de um livro célebre sobre o papiro egípcio. Curiosamente, este Melchior Guilandinus ofereceu aos legados japoneses «quatro notáveis volumes, no primeiro dos quais se contém o *Theatrum Orbis* de Abraão Ortelius, e nos outros três estão incluídas as cidades mais ilustres da terra, desenhadas e gravadas por habilíssimos artistas».⁴³

Estes quatro volumes, talvez a mais rica oferta bibliográfica recebida pelos jovens nipónicos, são facilmente identificáveis, claro, e correspondiam:

- Por um lado, ao *Theatrum Orbis Terrarum*, o célebre atlas que foi publicado pelo geógrafo e cartógrafo flamengo Abraham Ortelius em Antuérpia, em 1570, com muitas edições subsequentes, que foram sendo actualizadas com novos mapas e novos textos.⁴⁴
- Por outro lado, aos três primeiros volumes de uma obra intitulada *Civitates Orbis Terrarum*, um monumental atlas com vistas de cidades, editado pelo clérigo alemão Georg Braun, que estava a ser publicada em Colónia desde 1572, com gravuras do artista alemão Franz Hogenberg, entre outros. Note-se que Braun incluía em muitos dos mapas representações de pessoas com o vestuário típico dessas regiões.⁴⁵

Entretanto, pode constatar-se que o colóquio 34º de *De Missione Legatorum Iaponensium* se lê como uma verdadeira lição de geografia dada por Miguel Chijiwa, na qual o *Theatrum Orbis Terrarum* é explicitamente utilizado como auxiliar visual, num expressivo diálogo entre texto e imagem. A geografia do mundo e dos seus continentes é explicada em detalhe, sendo algumas regiões geográficas, tais como a China, objecto de particular atenção, o mesmo sucedendo ao itinerário da viagem à Europa dos legados japoneses.⁴⁶

⁴² A respeito dos biombos, ver Alexandra Curvelo, *Obras-primas dos Biombos Nanban: Japão-Portugal, Século XVII* (Paris, Éditions Chandeigne, 2015).

⁴³ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. II, cap. 29, p. 612. Sobre Guilandinus, uma personagem deveras interessante, ver Anthony Grafton, «Rhetoric, Philology and Egyptomania in the 1570s: J. J. Scaliger's Invective against M. Guilandinus's *Papyrus*», *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes*, vol. 42, 1979, pp. 167-194.

⁴⁴ Sobre o atlas de Ortelius, ver M. P. R. van den Broecke, *Ortelius Atlas Maps: An Illustrated Guide* (Leiden / Boston: Brill, 2011). Para uma cópia digital, ver <http://purl.pt/27040/3/>.

⁴⁵ A respeito da colectânea de Braun, ver Tine Luk Meganck, *Erudite Eyes: Friendship, Art and Erudition in the Network of Abraham Ortelius (1527-1598)* (Leiden / Boston, Brill, 2017). Para uma versão digital da colectânea, ver <http://purl.pt/29890/>.

⁴⁶ Ver Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, vol. II, cap. 34, pp. 744-765.

Esta mini-biblioteca transportada pelos jovens japoneses permite-nos tirar várias conclusões, para além da constatação imediata de que a «Europa se apresentava a si mesma»:

- Os livros impressos na Europa foram regularmente transportados na carreira da Índia, a caminho dos estabelecimentos portugueses no Oriente.
- Estes livros abarcavam uma larguíssima variedade de temas, como pudemos constatar, incluindo crónicas, tratados religiosos, livros relacionados com actividades específicas, atlas, descrições de cidades, etc.
- Para além de livros em português, seguiam para o Oriente livros em outras línguas europeias, e sobretudo livros em latim.
- Os livros ilustrados ocupavam um lugar singular neste intercâmbio cultural, pois permitiam um recurso pedagógico à imagem.
- Os livros europeus serviam sobretudo propósitos de formação e de entretenimento, quer dos portugueses, quer das populações que com eles conviviam mais de perto.
- Para além do respectivo conteúdo, os livros europeus – e sobretudo os livros ilustrados – serviam também como testemunhos de uma avançada tecnologia, como verdadeiros *cartões de visita* da longínqua Europa.⁴⁷

Enfim, em termos metodológicos, e perante a escassez de listas de bibliotecas nos meios portugueses do Oriente, nesta época, a metodologia aqui utilizada pode ser alargada a outras obras, procurando em textos impressos (e também manuscritos), as referências explícitas e implícitas a obras utilizadas ou apenas citadas pelos respectivos autores. Poderemos assim ficar com uma ideia mais clara do panorama cultural no mundo português ultramarino, em termos de leituras e de circulação de livros.

⁴⁷ Nesta perspectiva, ver Juan Gil, «Europa se presente a sí mesma: el tratado *De missione legatorum Iaponensium* de Duarte de Sande», in Roberto Carneiro & Artur Teodoro de Matos (eds.), *O Século Cristão do Japão: Actas do Colóquio Comemorativo dos 450 anos de amizade Portugal-Japão (1453-1993)* (Lisboa, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa da Universidade Católica Portuguesa / Instituto de História de Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1994), pp. 411-439.

DARSE AL ESTUDIO DE LA LENGUA CHINA.

DOIS MANUSCRITOS PORTUGUESES DOS SÉCULOS XVII E XVIII

Cristina Costa Gomes¹

Isabel Murta Pina²

Introdução

“Dar-se al estudio de la lengua China”, como escrevia em 1642 o jesuíta português Álvaro Semedo (1585-1658), na sua obra sobre o Império Ming,³ tinha subjacente um objectivo bem concreto de conversão ou “Conquista Espiritual” da China.

A Companhia de Jesus, com a sua política de aprendizagem das línguas dos vários locais em que se estabelecia, iria naturalmente emprender o estudo do chinês e, deste modo, assumir um papel pioneiro - sem esquecer o da Ordem dos Dominicanos - no projecto europeu de estudo das línguas chinesas, o qual vai ter início na segunda metade do século XVI, em Macau, na China continental e nas Filipinas.⁴ Neste sentido, é pois um processo de conhecimento que nasce e se desenvolve de forma sistemática, durante um extensíssimo período, em contexto religioso.

Assinale-se que os primeiros planos jesuítas de aprendizagem de chinês remontam logo aos anos iniciais da sua presença na Ásia. Em 1552, Francisco Xavier (1506-1552) manifestava a intenção de aprender a língua. Depois da sua morte, Melchior Nunes Barreto (1519-1571), que o sucede, deixava em Cantão, em 1556, o irmão jesuíta Estêvão de Góis (1526-1588), para aprender chinês com professores locais. Nem Xavier, nem Góis conseguiram concretizar o planeado. Seria necessário aguardar pelo último quartel

¹ Centro de Estudos Clássicos, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

² Centro Científico e Cultural de Macau.

³ Álvaro Semedo, *Imperio de la China i Cultura evangelica en èl, por los religiosos de la Compañia de Jesus*, Madrid: Por Juan Sanchez, 1642, p. 227.

⁴ Sobre a aprendizagem do chinês pelos europeus, vejam-se, por exemplo, os estudos de Federico Masini, “Some preliminary remarks on the study of Chinese lexicographic material prepared by the Jesuit missionaries in China in the seventeenth Century”, in Federico Masini (ed.), *Western Humanistic Culture presented to China by Jesuit missionaries (XVII-XVIII centuries)*, Roma: Institutum Historicum, 1996, pp. 235-245; de Luisa Paternicò, *When the Europeans began to study Chinese. Martino Martini’s Grammatica Linguae Sinensis*, Leuven, Ferdinand Verbiest Institute, 2013; e de Davor Antonucci e Pieter Ackerman (eds.), *Chinese Missionary Linguistics*, Leuven: Ferdinand Verbiest Institute, 2017. Veja-se ainda Dinu Luca, *The Chinese Language in European Texts. The Early Period*, New York: Palgrave Macmillan, 2016.

do século XVI para que os jesuítas encetassem, por fim, o estudo regular de chinês oral e escrito.⁵

A língua chinesa, em cuja aprendizagem os jesuítas vão investir, é o mandarim ou *guanhua*, a língua oficial ou comum da elite administrativa do Império Ming, e que os europeus de imediato associam ao latim, a língua universal das elites europeias.⁶ Nesta escolha do mandarim assenta desde logo um dos traços que distingue os jesuítas dos dominicanos, instalados nas Filipinas, que começam por escolher outra das línguas chinesas, o *Minnan*, um dos dialectos da província de Fujian e aquele que era predominantemente falado pelos chineses ultramarinos instalados nas Filipinas.

É, assim, no último quartel do século XVI, mais especificamente pelos anos de 1579/1580, que se inicia, em Macau, o estudo do Mandarim e do sistema chinês de escrita.⁷ Neste processo é consensual o papel determinante de Alessandro Valignano (1539-1606), o Visitador das Índias Orientais. Foi ele que, durante a sua estadia em Macau, estabeleceu um conjunto de medidas com vista ao lançamento da missão da China, entre as quais sobressaía precisamente a aprendizagem de chinês, que prontamente foi iniciada pelos italianos Michele Ruggieri (1543-1607) e Matteo Ricci (1552-1610). São, pois, estes dois jesuítas os primeiros a lançarem-se no estudo de uma língua bastante complexa e totalmente distinta daquelas que conheciam. Como vão dando conta nas suas descrições, constituía uma língua cuja oralidade era extremamente equívoca, devido ao reduzido leque de sons; que se caracterizava por uma natureza tonal, estranha aos missionários; na qual não existiam declinações, ao contrário do latim e do grego; e cujo sistema de escrita, não-alfabético e não fonético, estava totalmente dependente da memória.⁸

De modo a facilitar e organizar a aprendizagem, os jesuítas irão compor diversos instrumentos ou ferramentas linguísticas, tais como dicionários e listas de vocábulos, listas romanizadas de expressões ou frases e também de diálogos, gramáticas (só a partir da segunda metade do século XVII), e mesmo planos para o estudo de chinês.⁹ É em dois documentos deste tipo, exemplares únicos, que se centra este estudo. Manuscritos de carácter pioneiro, foram compostos na China por jesuítas portugueses que aprende-

⁵ Veja-se Isabel Pina, *Jesuítas Chineses e Mestiços da Missão da China (1589-1689)*, Lisboa: CCCM, 2011, pp. 36-40; e Isabel Pina, “Getting ready for the China Mission: the language training of the Macanese Jesuits (16th-17th centuries)”, in Dejanirah Couto e François Lachaud (eds.), *Empires en marche. Rencontres entre la Chine et l’Occident à l’âge moderne (XVIe-XIXe siècles)*, Paris: EFEO, 2017, pp. 207-225.

⁶ Sobre esta questão, veja-se o nosso estudo “Reflexões sobre duas línguas clássicas. O latim e o mandarim em textos europeus (séculos XVI e XVII)”, in Actas do Colóquio Internacional “Evropa Renascens: Latín y vernáculo en los Siglos de Oro. Homenaje al Profesor Juan Francisco Alcina”, Jaen-Baeza Novembro 2017. No prelo.

⁷ Isabel Pina, *Jesuítas Chineses*, pp. 46-54.

⁸ Sobre a estrutura da língua, veja-se, por exemplo, Alexandre Li Ching, *A estrutura da língua chinesa*, s.l.: Fundação Oriente, 1994.

⁹ Para uma perspectiva geral dos vários tipos de instrumentos linguísticos criados pelos missionários, poderá ver-se Federico Masini, “Chinese missionary linguistics: a new field of research”, in Davor: Antonucci e Pirtter Ackerman (eds.), *Chinese Missionary Linguistics*, Leuven: Ferdinand Verbrest Institute, 2017, pp. 15-31.

ram chinês. Afirmam-se, por um lado, como instrumentos para organizar e facilitar a aprendizagem de chinês e, por outro, reflectem já uma vasta experiência acumulada de estudo regular e de reflexão sobre esta língua. Ademais, correspondem a dois momentos distintos da missão da China, pelo que não é de admirar que proponham métodos, níveis e ritmos diferenciados de aprendizagem da língua.

O primeiro desses textos, intitulado “Ratio Studiorum para os nossos que ham-de estudar as letras e língoa da China”, foi escrito por Manuel Dias Sénior (c. 1560-1639), na década de 1620, e encontra-se conservado na colecção *Jesuítas na Ásia*, da Biblioteca da Ajuda.¹⁰ O segundo, “Vera et unica praxis breviter ediscendi, ac expeditissime loquendi sinicum idioma suapte natura adeo difficile”, foi redigido cerca de setenta e cinco anos depois, por José Monteiro (1646-1720), e pertence à *Série Azul de Manuscritos* do espólio da Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa.¹¹

Em traços largos, estes dois documentos constituem um plano para aprendizagem mais aprofundada de chinês, em quatro anos; e um manual prático do essencial da língua chinesa, que colocava à disposição do missionário as ferramentas básicas para poder utilizar esta língua sem a necessidade de um grande investimento no seu estudo ou no próprio pensamento confuciano.

Ratio Studiorum para os nossos que ham-de aprender as letras e língoa da China

A “Ratio Studiorum para os nossos que ham-de estudar as letras e língoa da China” foi preparada em 1624 por Manuel Dias Sénior que, seguindo as instruções do Geral Muzio Vitteleschi (g. 1615-1645), procedeu a uma consulta e a uma reflexão conjunta com os padres da missão da China mais experientes na língua. Nessa sequência, elaborou aquele que se afigura ser o mais antigo programa, concebido por um europeu, para regulamentar e uniformizar o estudo da língua e da escrita chinesa, assim como do pensamento confuciano. Sublinhe-se que decorreram cerca de quarenta anos até serem definidas estas primeiras directrizes, destinadas aos missionários europeus e aos estudantes de Macau, essencialmente chineses. Pretendia-se que por, meio desta “Ratio Studiorum”, a aprendizagem de chinês fosse realizada com mais proveito e eficácia do que até então.

Este é um programa que faz claramente uma síntese entre os métodos europeus/jesuítas de estudo e os chineses. Desde logo, como o nome indica, inspira-se no modelo da *Ratio Studiorum*, instituída na sua versão definitiva em 1599 e que, ao longo das suas 208 páginas e 466 regras,¹² regulamentava minuciosamente o ensino ministrado nos colégios da Companhia, incluindo todo um conjunto de elementos, tais como o

¹⁰ Biblioteca da Ajuda, *Jesuítas na Ásia*, 49-V-7, fls. 310v-314v.

¹¹ Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, MA 421, fls. 1-79.

¹² Luísa Paternicò, *When the Europeans began to study Chinese*, Leuven: Ferdinand Verbrest Institute, 2013, p. 34. Sobre a edição de 1599, veja-se Allan P. Farrell, S.J., *The Jesuit Ratio Studiorum of 1599. Translated into English with an Introduction and Explanatory Notes*, Washington, 1970 (<https://www.bc.edu/sites/libraries/ratio/ratio1599.pdf>). Para uma edição portuguesa, veja-se Margarida Miranda (ed.), *Ratio Studiorum da Companhia de Jesus*, Braga: Axioma, 2018.

calendário lectivo, a duração das aulas e dos períodos de estudo, os manuais a utilizar, as formas de ensino, entre outros. Por outro lado, é fácil identificar todo um paralelismo com os métodos de aprendizagem chineses, circunstância a que naturalmente não foram alheios os professores locais que, ao longo dos anos, participaram no processo de ensino. Sublinhe-se que várias das regras então contempladas neste plano continuam a ser as de qualquer estudante actual de língua chinesa, como a regularidade e dedicação ao estudo; a repetição das lições em voz alta para treino dos tons; a escrita diária dos caracteres, caligrafando os traços obrigatoriamente pela ordem correcta; ou o respeito pelo sistema de romanização convencionado pelos jesuítas.¹³

A “Ratio Studiorum” de 1624 define um plano detalhado de estudos, realizados ao longo de quatro anos. Apenas motivos de força maior justificavam a sua interrupção ou redução.

Estes quatro anos surgem repartidos em três etapas, com diferentes durações que, se permitiam a aprendizagem progressiva da língua e da escrita, implicavam simultaneamente o conhecimento do pensamento confuciano, através da leitura e interpretação dos seus textos centrais:

1. na primeira fase, ao longo de seis meses, os alunos eram iniciados na oralidade e nos caracteres, praticando a fluência e a memorização;
2. na segunda fase, constituída por um ano e meio, os estudantes dedicavam-se, sob a orientação de um professor que ensinava em língua portuguesa, à leitura dos textos confucianos, os Quatro Livros. Destes, a versão escolhida era a comentada pelo influente pensador da dinastia Song, Zhu Xi (1130-1200), a mais popular durante os Míng. Concluídos os Quatro Livros, previa-se que passassem ao estudo do Clássico da História/ *Shujing*, o único dos cinco clássicos aprovados. Durante estas lições, os alunos deviam, entre outros aspectos, compreender a estrutura do chinês e a profunda distinção entre escrita e oralidade, ao mesmo tempo que eram introduzidos nos conceitos fundamentais do pensamento chinês. Era nesta etapa que os alunos começavam a treinar a redacção dos textos.
3. na terceira e última fase, que se estendia por dois anos, os estudantes passavam a ser acompanhados por um professor chinês, com o qual reviam, clarificavam e aprofundavam as matérias anteriormente abordadas. Aperfeiçoavam-se igualmente na escrita, em diferentes estilos, nomeadamente naquele que era próprio da redacção de livros. No entanto, era-lhes vedada a possibilidade de aprenderem a compor no estilo utilizado nos exames do serviço civil (os ensaios de “oito pernas”/ *bagua*).

Nesta “Ratio Studiorum” são igualmente estabelecidos detalhadamente outros aspectos. Por exemplo, ali se estipulam duas aulas diárias, distribuídas por cinco dias da semana; com uma lição de manhã (prelecção), de uma hora, e uma lição (a repetição) à

¹³ Sobre os sistemas de romanização do mandarim desenvolvidos pelos missionários, veja-se Emanuele Raini, *Sistemi di romanizzazione del cinese mandarino nei secoli XVI-XVIII*, dissertação de doutoramento, Sapienza Università di Roma, 2010.

tarde, de 45 minutos; regulam-se as férias de Verão; e adverte-se ainda o mestre para não ser demasiado exigente com os padres estudantes, não devendo tratar como crianças esses homens que já tinham sido mestres de outras ciências.

Este programa parece ter sido efectivamente posto em prática, pelo menos durante algum tempo e em algumas das residências jesuítas, como o sugerem vários indícios dispersos pela documentação, sobretudo das décadas de 1620 e de 1630. Porém, a crónica escassez de missionários e o crescimento exponencial das cristandades, que se regista especialmente a partir dessa última década, foi tornando cada vez mais difícil a dedicação dos missionários ao estudo de modo tão intenso e por um período tão prolongado, uma vez que comprometia o exercício das suas actividades pastorais. A nova conjuntura iria conduzir ao aparecimento de vias alternativas de aprendizagem da língua, em que o sistema de escrita e o pensamento confuciano perderam o protagonismo que lhes fora atribuído na “Ratio”.

Vera et Unica Praxis breviter ediscendi

É nesse contexto que se integra o segundo documento em análise, “Vera et unica praxis breviter ediscendi, ac expeditissime loquendi sinicum idioma suapte natura adeo difficile,” cuja tradução é “Verdadeiro e único método breve para uma aprendizagem rápida da língua chinesa que é pela sua natureza muito difícil”.

Este documento, separado do anterior por um intervalo de cerca de setenta e cinco anos, foi composto pelo jesuíta José Monteiro, por volta de 1700. Como já assinalado, trata-se de um manual que pretendia munir das ferramentas linguísticas fundamentais para o seu quotidiano o missionário recém-chegado e enviado para uma residência mais isolada, sem hipótese de adquirir uma formação mais demorada e aprofundada.

O documento, constituído por setenta e nove fólios, inclui uma gramática, listas de vocabulário, que não se restringem exclusivamente à terminologia cristã, e um manual de confissão. A gramática, pela qual o manual se inicia, intitula-se “Princípios da língua sinica mandarina” e fornece todo um conjunto de linhas gerais sobre o mandarim. Em apenas onze fólios, explicam-se as sonoridades; os tons; o sistema de romanização vigente; a distinção entre as pronúncias de algumas das regiões da China; tocam-se questões gramaticais elementares, como a inexistência de declinações, as partículas usadas na oralidade entre o número e o nome; além de comparativos e superlativos. Aqui se incluem, igualmente, listas de vocábulos romanizados: números, pronomes pessoais e demonstrativos, advérbios de lugar, as horas e outros tópicos.¹⁴

Seguem-se cinco fólios com um pequeno conjunto de diálogos modelo, como “Visita com um cristão”;¹⁵ ou “Palavras de cortesia que devem ser observadas nas visitas”.¹⁶ Nos cerca de quarenta fólios posteriores, encontram-se listas de vocábulos e frases romanizadas, sobre temas como “Deus” (aqui, por exemplo, apresentando frases para o

¹⁴ “Vera et unica Praxis”, fls. 1-11.

¹⁵ “Vera et unica Praxis”, fls. 11-16.

¹⁶ “Vera et unica Praxis”, fl. 17.

padre declarar conceitos como Deus ser eterno, não criado, criador do Céu e da Terra e de todos os seres e coisas);¹⁷ mas também sobre “Igreja, Sacristia e suas couzas”;¹⁸ “Caza e o que lhe pertence”;¹⁹ ou “Meza, comer e couzas pertencentes á meza, e comer”.

Neste último, regista-se um curioso conjunto de frases que permitia aos missionários pedirem, comentarem e queixarem-se da comida e da bebida junto dos moços chineses que os assistiam nas residências. Saberiam, assim, como lhes dizer: “Tenho vontade de comer”; “Gosto de comer”; “Quero comer”; “Esta carne não he bem cozida”; “O arroz está mal cozido”; “O chá não tem ainda o seu gosto”; “Este chá está feito há muito tempo”; “O vinho está muito quente”; “O vinho é azedo”; “Bebendo vinho logo falo muito”, entre outras.²⁰

Destaque-se, ainda, a secção dedicada ao “Corpo humano, com suas partes, sentidos e operações”,²¹ na qual entre um conjunto variado de expressões sobre as diferentes partes do corpo e respectivos movimentos, estados de espírito e traços de personalidade, igualmente se contemplavam alguns termos que os missionários poderiam empregar para descreverem aos médicos locais maleitas que os afectassem. Por exemplo, ficavam aptos a queixar-se de se sentirem “doente[s] dos olhos”; de “não ver[em]”, mas também de não ouvirem; de terem “tísica”; de “postar[em] sangue”; de “cuspir[em] fleumas”; de lhes “doer a cabeça” ou a barriga; ou mesmo de lhes “cair[em] os dentes”.²²

Outros tópicos, com as respectivas listas de vocábulos, eram: “Estudo e o que lhe pertence”;²³ “Reynos, Províncias, Cidades e Aldeas”;²⁴ “Soldados e Milicia”;²⁵ “Lavrador, e lavoura”;²⁶ até mesmo questões relacionadas com construção e carpintaria;²⁷ ainda com aves e outros animais domésticos e silvestres;²⁸ assim como com “Jardim, flores, e seos nomes”;²⁹ ou “Comercio, e mercadores”, entre outros.³⁰

Na última parte do texto, correspondente a cerca de vinte fólios, Monteiro apresentava um manual de confissão, de modo a que o missionário soubesse como dialogar com os cristãos durante esse sacramento. Sob o título “Começa o confessorio pelos des Mandamentos”,³¹ abordava-os um a um, fornecendo vocabulário e criando diálogos para ajuda do missionário. No quadro do primeiro mandamento, cite-se um excerto de um desses diálogos entre o Padre (P.e) e o Penitente (Pen.): “Pe - Vos pella manhã, e á noite

¹⁷ “Vera et unica Praxis”, fls. 17-23.

¹⁸ “Vera et unica Praxis”, fls. 23-26.

¹⁹ “Vera et unica Praxis”, fls. 30-36.

²⁰ “Vera et unica Praxis”, fls. 38-39.

²¹ “Vera et unica Praxis”, fls. 38-39.

²² “Vera et unica Praxis”, fls. 43-47.

²³ “Vera et unica Praxis”, fls. 49-50.

²⁴ “Vera et unica Praxis”, fls. 50-51.

²⁵ “Vera et unica Praxis”, fls. 54-55.

²⁶ “Vera et unica Praxis”, fl. 56.

²⁷ “Vera et unica Praxis”, fl. 55.

²⁸ “Vera et unica Praxis”, fls. 57-58.

²⁹ “Vera et unica Praxis”, fl. 59.

³⁰ “Vera et unica Praxis”, fl. 59-60.

³¹ “Vera et unica Praxis”, fl. 61.

Rezais, ou não? [...] Pen. - Manhã, e tarde Rezo todos os dias; porem rezo com o coração derramado: no tempo de rezar tenho *muitos variados pensamentos*, nunca posso com fervorozo coração rezar, não posso botar fora os maos pensamentos [...] P.e - Vos deveis saber, que nós no tempo de Rezar, o diabo *dezeja* impedir o nosso merecimento [...].³²

Monteiro prosseguia para os “Sete pecados capitaes”, elencando, mais uma vez, vocábulos transliterados, seguidos de curtos diálogos entre o padre e o penitente.³³ O manual terminava com a secção “Finis confissionari”, declarando-se o que “depois da confissão se pode dizer”, nomeadamente: “Vos commetestes tantos peccados”; “offendestes a um Deos summamente honrado e summamente nobre”; “Vos de agora em diante haveis de temer a offender a Deos” ou “tomai um tael e reparti-o de esmollas aos pobres”.³⁴

Nota final

Podemos, assim, considerar que os dois documentos analisados, a “Ratio Studiorum” e a “Praxis Breviter”, são convergentes, na medida em que constituem importantes exemplos de instrumentos criados pelos missionários da China no âmbito da estratégia de aprendizagem da língua. São, porém, divergentes nos métodos, nos objectivos, nos ritmos e, concomitantemente, no grau de profundidade do conhecimento que propõem.

O primeiro texto, estipulando uma preparação de quatro anos, abarcava, como vimos, além do estudo da língua erudita, o próprio sistema de escrita e dos livros confucianos - tendo em vista a associação dos missionários aos letrados e oficiais chineses. O segundo texto, o manual para um estudo breve, tinha subjacente como o seu título indica, um período curto de preparação. Fornecia-se um conjunto de noções mais ou menos básicas, tendo em larga medida por finalidade a vivência quotidiana e a actividade pastoral do jesuíta europeu na China, dispensando-o de consumir demasiado tempo na exigente e demorada memorização dos caracteres ou na análise dos livros confucianos. São, assim, documentos que resultam de opções estratégicas distintas na política linguística dos jesuítas da China, em períodos também eles muito distintos.

³² “Vera et unica Praxis”, fl. 61.

³³ “Vera et unica Praxis”, fls. 78-79.

³⁴ “Vera et unica Praxis”, fl. 79.

