DAS ROTAS OCEÂNICAS

DO ATLÂNTICO AOS MARES DA ÁSIA



Coordenação

Ana Paula Avelar

Marília dos Santos Lopes

Vítor Gaspar Rodrigues

ACADEMIA DE MARINHA


Por mares nunca de outro senhor arados
ACADEMIA DE MARINHA

DAS ROTAS OCEÂNICAS

DO ATLÂNTICO AOS MARES DA ÁSIA



Coordenação

Ana Paula Avelar

Marília dos Santos Lopes

Vítor Gaspar Rodrigues

ACADEMIA DE MARINHA

FICHA TÉCNICA

Título: Das Rotas Oceânicas: Do Atlântico aos "Mares" da Ásia

Coordenação: Ana Paula Avelar, Marília dos Santos Lopes e Vítor Gaspar Rodrigues

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Assessor de edição: Paulo Silva Varela

Organização e revisão: António Mano Loução
Caetano Silveira
Paulo Silva Varela
Sónia Aires Lima

Comissão Científica: Ana Paula Avelar
António Costa Canas
Ernestina Carreira
João Paulo Oliveira e Costa
João Telles e Cunha
Jorge Semedo de Matos
José da Silva Horta
José Malhão Pereira
Roderich Ptak
Vítor Gaspar Rodrigues

Capa: Anónimo, O Planisfério "Cantino", de 1502, na Biblioteca Estense, Modena, Portvgaliae Monvmenta Cartographica, Vol. I, Estampa 4. Academia de Marinha.

Data: Novembro 2025

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: Página Ímpar

ISBN: 978-972-781-188-5

Depósito legal: 556003/25

APOIO

ÍNDICE

PREFÁCIO
Presidente da Academia de Marinha IX

INTRODUÇÃO
Ana Paula Avelar, Marília dos Santos Lopes, Vítor Gaspar Rodrigues XI

I – A VIAGEM GÂMICA E A ABERTURA DO MUNDO

Gama, Magalhães e a linha da Humildade
Carlota Simões 3

O início da ligação regular entre a Europa e a Índia aberta pelo Gama e cantada por Camões
José Manuel Garcia 17

Portugal e a Nova Índia. Notícias sobre a ligação entre o Atlântico e o Índico na Europa
Marília dos Santos Lopes 43

Revisitar o manuscrito com a descrição de alguns reinos do Oriente ao Sul de Calecute, atribuído a Álvaro Velho
João Abel da Fonseca 59

As viagens de Vasco da Gama à Índia e os Alemães
Jurgen Pohle 75

Vasco da Gama: o perfil de um vice-rei da Índia na cronística portuguesa da expansão do século XVI
Ana Paula Avelar 87

II – DA ARTE DE NAVEGAR

O navio português de Ngomeni. Relato preliminar da descoberta do naufrágio
José Pissarra, Filipe Castro e Caesar Bita 105

Da Metrópole ao Índico. A mobilidade do conhecimento técnico de produção naval entre 1500 e 1640
Liliana Oliveira 133

D. António de Ataíde e a determinação da declinação magnética
António Costa Canas 151

Uma rota de regresso das ilhas Molucas a Malaca no século XVI
Jorge Semedo de Matos 173

From the Malay Peninsula to the "Greater Bay" Area: Selected Chinese, Malay and Portuguese Island Toponyms (circa 1400 to 1600)
Roderich Ptak 199

A carreira francesa de João Afonso, piloto algarvio do Século XVI
Rui Manuel Loureiro 235

Placido Francesco Ramponi e a viagem para as Indias Orientais e Ocidentais. Algumas consideracoes sobre um relato do Seculo XVII
Nunziatella Alessandrini 249

Das rotas oceânicas: memórias da navegação da China pelos estreitos e canais de Leste por James Horsburgh (1762–1836)
Paulo Assunção 267

Do Mar Báltico ao Mar da China: sete meses para um sacrifício
Carlos Alves Lopes 289

III – IMPACTOS ECONÓMICOS, SOCIAIS E POLÍTICOS

El Oceano Atlantico Y el Oriente Venezolano: Piratas y contrabandistas durante el siglo XVIII
Gabriel Herrera Cuenca 317

Da arte de navegar oceanos e do espaço de diálogo intercultural Europa-Ásia nos séculos XV e XVI
Carla Maria de Bastos Borrões 335

Armações privadas no comércio asiático: o caso da Companhia de Macau (1710 e 1727)
João Teles e Cunha 341

Mar de negócios à escala global: procuradores jesuítas e a gestão das missões da Ásia Oriental (séc.s XVII – XVIII)
Leonor Pratas 375

A escrita do poder: o Vice-reinado de D. Francisco da Gama e os desafios do Estado da Índia (1597–1600)
Amândio J. M. Barros 403

O terceiro cerco do Bahrain (1559). Entre a guerra e a fortificação (moderna)
Vitor Gaspar Rodrigues e Luís Costa e Sousa 471

Creacion de la imagen cartografica del Pacifico americano y los mares de Asia
Mariano Cuesta Domingo 487

IV – INTERAÇÕES CULTURAIS E TECNOLÓGICAS

Das Índias Ocidentais às Índias Orientais: (Des)sintonias portuguesas com o espírito de Eldorado durante os reinados de D. Manuel I e D. João III
Alexandra Pelúcia 519

Sincretismos na África Centro Ocidental nos séculos XVI e XVII
Ana Catarina Pinheiro 539

Fernão Mendes Pinto, um português sofredor na ásia do século XVI
António Andrade Moniz 551

O papel do procurador jesuíta no financiamento da missão chinesa e japonesa (1610–1620)
Diogo Reis Pereira 565

Agasalhar mercadoria e prover viagem entre os séculos XVI e XVIII. Os desempenhos do procurador das missões e dos construtores navais jesuítas no Brasil
Maria João Coutinho 581

Do Pacífico ao Atlântico: A jornada de quatro jovens japoneses do Japão até à Europa
Lígia Kaori Kondo 599

V – REVISITANDO VASCO DA GAMA ATRAVÉS DA VOZ DE LUÍS DE CAMÕES

Guerra, Paz e *pazes*. Luís de Camões e a ideologia aristocrática do fazer a guerra
António Vasconcelos de Saldanha 623

ÍNDICE REMISSIVO 633

PREFÁCIO

Foi em 1992 que teve lugar o I Simpósio de História Marítima, então dedicado à comemoração dos Quinhentos anos da primeira viagem de Cristóvão Colombo, e cuja continuidade se tem mantido até ao presente com periodicidade bianual, alternando com o entretanto criado Simpósio de História do Oriente.

Dos trabalhos destes simpósios dá a Academia de Marinha conta através da publicação de livros específicos e a eles dedicados, actividade editorial em que se insere o presente volume, testemunho da XVIII edição do Simpósio de Marítima, que ocorreu de 26 a 28 de Novembro de 2024, e que agora se dá à estampa com muita satisfação, e com a convicção de se estar a dar cumprimento à missão da Academia de divulgação do conhecimento científico no âmbito da História Marítima.

Num breve enquadramento, foi em 2023 decidido dedicar dois anos a uma nova área de investigação que se designou "Das Rotas Oceânicas", começando nesse ano por tratar o tema "Os Mares da Ásia". Em 2024, a ideia foi alargar o âmbito geográfico da investigação o que levou a escolher para o presente simpósio o tema "Do Atlântico aos Mares da Ásia" para dar expressão concreta àquela ideia.

Completa-se assim o ciclo de dois seminários ligados ao estudo das Rotas Oceânicas, que abrangeu o Atlântico, o Índico e o Pacífico, assim como outros espaços marítimos mais recônditos por onde os Portugueses navegaram.

As rotas foram também um pretexto para tratar uma multiplicidade de temas com elas relacionados, como a arte de navegar e a ciência náutica, as interações culturais e tecnológicas, os impactos económicos, sociais e políticos das navegações e naturalmente a abertura ao mundo que a sua exploração proporcionou.

Como o tema o exigia e a cronologia o impunha, não seria possível esquecer Vasco da Gama no quinto centenário da sua morte. Tornou-se assim imperativo que o simpósio se focasse e discutisse o legado do Primeiro Almirante-Mor dos Mares da Índia e reflectisse sobre o impacto que a sua primeira viagem teve para Portugal e para o mundo, ao inaugurar o caminho marítimo, mais tarde conhecido como "Carreira da Índia, que segundo Arnold Toynbee marcou o início da "Era Gâmica", e ao abrir as portas ao período de mundialização, por vezes referido como referido como "Primeira Globalização".

Tomando os oceanos como objecto central da construção de redes de conhecimento, partiu-se do Atlântico e das suas conexões com o Índico, e como daqui se abriu o caminho para o Pacífico, dando-se a conhecer a importância que o mar teve para a consolidação do poder e influência de Portugal no mundo, e oferecendo um olhar explicativo de como lhe foi possível construir um império global de carácter talassocrático.

A chegada dos nossos navegadores ao Indo-Pacífico marca o encontro com outras culturas e civilizações que maravilharam a Europa e contribuiu para revolucionar o conhecimento

à época, mas também onde a presença portuguesa ainda hoje se sente, como no Japão, na Malásia, em Timor-Leste e mesmo no Sri Lanka, para citar alguns, e cuja influência se manteve ao longo dos séculos com impacto, não só na geopolítica e geoestratégia dessas regiões, como também nas dimensões económicas, sociais, politico-militares e e religiosas.

Numa temática desta natureza Camões também não podia ser esquecido. É o poeta maior da gesta portuguesa que soube unir história e mito, exaltação e crítica, identidade nacional e universalidade poética garantindo que os feitos de Portugal fossem cantados por toda a parte onde o sol se levanta e o mar chega.

Esperamos que possam encontrar tudo isto neste livro.

Academia de Marinha, 6 de Outubro de 2025

O Presidente da Academia de Marinha



José Manuel Silva Carreira
Vice-almirante

INTRODUÇÃO

Esta é a segunda obra, que, sob a chancela da Academia de Marinha, sai dedicada às rotas oceânicas, à presença europeia, e muito em particular a portuguesa, na construção da nossa Modernidade. Completa-se o ciclo iniciado no ano de 2023 sobre esta temática, cujo livro saiu no ano seguinte. Assim, depois de nos termos debruçado sobre "os mares da Ásia", e não deixando de ter em atenção esse espaço marítimo, alargámos o nosso objeto analítico, focalizando igualmente os espaços atlânticos:

> History is about change, of course, but a historicized account of the Atlantic (or any past) starts from the premise that innovation takes creative effort and resources, that novelty presents challenges for humans to seize as opportunity rather than to resist. Arrangements worked out in in the past are the only tools that humans have to draw on to compete for success in the emergent circumstances of the present. They create simplified, highly selective, usually self-interested versions of the past as guidelines used to confront the yawning unknown of an incipient future. History, taking full account of the ephemerality and uncertainties of life, is contingent; outcomes are more accidental than intended.[1]

Na construção de uma História dos oceanos o olhar do historiador tem como solo analítico o espaço marítimo enquanto núcleo da ação humana, procurando compreender os acontecimentos que aí ocorreram, estudando a criação, destruição e recreação de comunidades que resultaram do movimento nos espaços oceânicos de pessoas, mercadorias, práticas culturais …. Como assinalou Lincoln Payne: "A abertura das rotas marítimas resultou ocasionalmente em transformações imediatas, mas o fenómeno mais frequente foi lançar as bases do que depois foi erroneamente interpretado como mudanças súbitas."[2]

É exatamente essa dinâmica transformadora do devir, de curta, média e longa duração, e tendo estes textos sido objeto de revisão por pares, que ao longo dos cinco momentos que compõe este livro vos iremos oferecer desde a investigação desenvolvida em torno da *viagem Gâmica e a abertura ao mundo*, passando pela *arte de navegar*, pelos *impactos económicos, sociais e políticos*, pelas *interações culturais e tecnológicas*, à revisitação a *Vasco da Gama, pela voz de Luís de Camões.*

Recorde-se que 2024 foi igualmente o ano que marcou os 500 anos da morte de Vasco da Gama, cuja primeira viagem significou, para Arnold Toynbee, o início de uma nova era, pelo que se impunha perscrutar o perfil deste homem e os impactos da sua ação. Assim, tanto a nota epilogal como o primeiro capítulo desta obra são dedicados a estas temáticas.

Ao tocar-se *a viagem gâmica e a abertura do Mundo* vários são os tópicos explorados, examinando-se como através da épica camoniana é possível traçar os fenómenos

[1] MILLER, Joseph – **Atlantic History**, Princeton University Press: 2015, p. 5.

[2] PAYNE, Lincoln - **O Mar e a Civilização -Uma História Marítima do Mundo**, Edições 70, 2023, p.47.

astronómicos que foram usados pelos navegadores no limiar de Quinhentos. Atenta-se nos vislumbrados na primeira viagem de Vasco da Gama, confrontando-os com os sinalizados na de Fernão de Magalhães.

É igualmente através da análise deste poema épico que se desoculta como foram poetizados os vários momentos de uma viagem que se constituiu como o percurso oceânico de encontro entre a Europa e a Índia ao longo de séculos.

Logo a partir de 1499, esta primeira viagem de Vasco da Gama foi noticiada nas crónicas alemãs, referindo-se as especiarias que, por esta rota, chegaram a Lisboa, satisfazendo-se a curiosidade de um público que procurava conhecer as novidades do seu tempo. Contudo, importa responder a algumas das questões que se colocam aos historiadores, nomeadamente as causas que consubstanciam o facto de tais informações terem chegado tão rapidamente a terras alemãs e quais teriam sido os seus agentes e mediadores.

Procura-se neste livro dar resposta a estas e outras questões, perscrutando a escrita daqueles que acompanharam Gama. E neste âmbito impõe-se a revisitação do manuscrito, atribuído a Álvaro Velho, um dos tripulantes da armada, que ao longo das suas páginas nos fornece toda uma série de informações geográficas, comercias … sobre os reinos indianos com os quais os portugueses estariam interessados em negociar.

As expectativas de bons negócios, criada pela primeira viagem de Vasco da Gama, levaram a que várias tenham sido as casas comerciais, através dos seus agentes, que procurariam integrar futuras armadas. Analisar os registos que nos chegaram destes homens permite-nos conhecer melhor de que modo estes procuraram satisfazer a curiosidade que então grassava sobre a política, geografia, etnografia … de um mundo agora tangível aos europeus.

Este primeiro capítulo encerra-se com o traçar de um perfil espectral, algo *chiaro/scuro*, sobre a figura de Vasco da Gama, naquela que foi a sua presença no espaço asiático. Este não se limitou a concretizar um desígnio da coroa portuguesa, o de ligar, por via marítima, Portugal à Índia, mas de, ao longo da sua vida, ter contribuído para o reforço da presença portuguesa no espaço indiano.

Já o segundo capítulo, onde se examina *a arte de navegar* é, de imediato, dado a conhecer um relato preliminar da descoberta, realizada por uma equipa luso-queniana de historiadores, de um naufrágio português em Melinde, provavelmente um galeão da viagem de Vasco da Gama de 1524. O estudo deste naufrágio serve como ponto de partida para uma revisão crítica e resumo da informação disponível sobre o que na atualidade se conhece dos navios da expansão portuguesa nos oceanos Índico e Pacífico dos finais do século XV ao século XVII.

A mobilidade do conhecimento técnico e da produção naval ocorrida no Reino e no Índico ao longo dos cerca de 150 anos que medeiam entre a chegada dos portugueses ao Oriente e a restauração da independência são outro dos tópicos investigados, estudando-se, numa perspetiva das redes transoceânicas do conhecimento, quer os fluxos de trabalho e os saberes técnicos, quer os materiais e aproveitamento dos recursos locais, reveladores da capacidade de adaptação e interação dos portugueses com as diferentes populações asiáticas.

Os problemas suscitados pela necessidade de conhecer com rigor a declinação magnética, dada a sua importância para a segurança da navegação nos séculos XVI e XVII, e as várias alternativas propostas por diferentes cosmógrafos ao longo deste período para obter o seu valor, são aqui analisados tomando por base um manuscrito de D. António de Ataíde, onde esta problemática é discutida ampla e detalhadamente.

No domínio da roteirística procedeu-se ao estudo da rota de regresso das ilhas Molucas a Malaca, apoiado na análise de quatro roteiros que descrevem essa viagem, e estudaram-se as rotas marítimas entre a península malaia e Macau e a "Grande Baía", com passagem pelas costas do Vietname e de Hainam. Neste particular, a análise incide sobre mapas, textos náuticos chineses e outras fontes escritas, que, em conjunto, permitem lançar uma nova luz sobre as redes comerciais e o papel dos "profissionais de mar" – pilotos, capitães e interpretes – e aprofundar o conhecimento da toponímia das regiões atravessadas por essas navegações.

Os percursos singulares de figuras tão díspares como João Afonso, piloto algarvio do século XVI, que se notabilizou ao serviço dos franceses, tendo participado como piloto em inúmeras expedições no Atlântico Norte, na América do Sul e na costa ocidental de África; ou de Placido Francesco Ramponi, italiano, que nesse mesma centúria, e ao serviço de Cosme III do grão ducado da Toscânia, elaborou um relato de viagem eivado de informações de carácter sobretudo económico das principais possessões orientais portuguesas – Goa e Cochim, mas também do Brasil (Baía); se, por um lado, atestam a presença de diferentes agentes a atuar para potentados europeus no quadro do império português de Quinhentos, por outro, contribuíram para aumentar a informação disponível tanto em termos político militares como técnicos e científicos dos diferentes oceanos. Neste particular se insere o estudo aqui apresentado - *Memórias da Navegação da China, e para a China pelos Estreitos e Canaes de Leste*, manuscrito inédito produzido pelo hidrógrafo escocês James Horsburgh no início do século XIX, que mapeou as rotas marítimas do arquipélago malaio à China com base não só na sua própria experiência, mas recorrendo também a diários e relatos de outros navegadores.

Por último, apresenta-se um estudo de caso sobre a batalha de Tsu-Shima, ocorrida em 1905, no qual são abordadas as principais questões técnicas, táticas e logísticas que envolveram a missão e estiveram na base da derrota das forças navais russas transferidas do Mar Báltico e do Mar Negro para o Extremo Oriente através de duas rotas, com a Divisão Principal da frota a optar pela rota do Cabo da Boa Esperança e a Divisão Secundária a cruzar o Canal do Suez.

Na longa história do Atlântico aos mares da Ásia, importa, como visa o terceiro capítulo, apurar os seus *Impactos económicos, sociais e políticos*. Assim, tomamos conhecimento dos confrontos marítimos entre as várias potências europeias nestas águas oceânicas, mormente entre a Inglaterra, os Países Baixos e a Espanha que se vê compelida a recorrer a corsários indianos e a construir fortificações, como se pode testemunhar no "oriente venezolano".

Sabemos que a história da Carreira da Índia (1497-1836) continua largamente por fazer, daí que estudos sobre a exploração levada a cabo pela Companhia de Macau durante os seus dezassete anos de existência (1710-1727), mostrem como o investimento privado para a

armação de viagens comerciais entre a Ásia e a Europa, ausente desde 1634, foi capaz de trazer um novo vigor a esta rota. Inovando nos produtos traficados nas escalas no Brasil, como o chá, robustecendo assim o comércio asiático na florescente economia brasileira, ou através da procura de novos mercados de escoamento, em particular os do norte da Europa, a experiência da Companhia de Macau constitui um importante exemplo da evolução da Carreira da Índia e do investimento privado português durante o resto do século XVIII.

Outros decisivos agentes da globalização na época moderna seriam os Procuradores jesuítas da Ásia Oriental (1644–1724). Residentes no Colégio de São Paulo, em Macau, estes jesuítas vêm a exercer o cargo de Procurador das Missões da Ásia Oriental (Província do Japão e Vice-Província da China), cujas redes de contactos deixam antever um relevante trabalho na continuidade das missões chinesa e japonesa. Inseridos num sistema transcontinental de circulação de bens, ideias e capitais, os Procuradores emergem como figuras centrais para a sustentação financeira, administrativa e logística das missões da Ásia Oriental e, em última instância, para a sobrevivência espiritual da Companhia de Jesus.

Em contrapartida, encontramos vice-reinados, como é o caso do governo de D. Francisco da Gama (1597–1600), marcados por instabilidade administrativa, pressões externas e contestação interna. A partir de importantes missivas dá-se a conhecer como o exercício de poder era fortemente condicionado por limitações estruturais e pela fragmentação do império.

A presença portuguesa faria sentido através da fortificação de estruturas defensivas, muitas delas segundo o modelo abaluartado, que remonta a 1514 e assume particular relevância a partir de 1515, data do estabelecimento de um protetorado português sobre o reino de Ormuz, de que a ilha de Bahrain era tributária, passando, assim, a estar sob a órbita da coroa manuelina, um bom exemplo para analisar o terceiro cerco do Bahrain (1559) entre a guerra e fortificação. Outro exemplo de análise para um estudo das navegações espanholas é o da rota do Galeão de Manila que, com pequenas variações, esteve em vigor desde o século XVI até ao século XVIII.

O quarto, capítulo dedicado a *Interações culturais e tecnológicas,* começa por sublinhar a apetência portuguesa pela busca e fruição de grandes riquezas auríferas, ao longo da primeira metade do século XVI, em espaços dos continentes africano, asiático e americano, buscas estas determinadas não só por razões económicas, mas igualmente norteadas por perspetivas utópicas. A atração pelo maravilhoso continuava a fazer-se sentir mesmo numa época em que o experimentalismo se vinha a estabelecer.

Nos contactos estabelecidos com os autóctones surgem sincretismos religiosos, como os que se irão desenvolver na Africa Centro Ocidental nos séculos XVI e XVI. Identificando sincretismos locais em ambas as culturas europeia e africana, evidenciar-se-á como as interações culturais na África Centro Ocidental foram um processo dinâmico em que a relação entre africanos e europeus se alicerçou numa fusão de crenças e práticas, originárias de sincretismos religiosos e culturais.

Neste âmbito, não se poderia deixar de mencionar a obra de Fernão Mendes Pinto. A *Peregrinação* apresenta aos seus leitores uma visão ampla e profunda da sociedade portuguesa

no século XVI em diálogo e conflito com uma nova ordem societal e cultural, levando o viajante a uma intensa reflexão e provação.

Também na ordem jesuíta se podem atestar importantes exemplos de interações culturais e tecnológicas. Quer na Ásia, em Macau, quer no Brasil, estes missionários são verdadeiros mediadores entre culturas e mundos. Sublinha-se ainda que a ligação entre os jesuítas e o oceano é identicamente testemunhada, dado que chegaram a desempenhar funções de pilotos e construtores navais. Sabe-se que a Companhia de Jesus teve as suas embarcações, muitas vezes construídas com madeiras das suas explorações agrícolas, para não depender da boa vontade dos governadores das capitanias, uma vez que a necessidade de visitar e prover colégios em determinadas épocas nem sempre coincidia com os movimentos da armada da costa. Existindo, pois, uma estreita relação entre o desempenho dos procuradores das missões, no que concerne à expedição e receção de produtos, e as estruturas navais, importa reconhecer algumas dinâmicas produzidas, quer no caso da Província do Brasil, quer no caso, mais tardio, da Vice-Província do Maranhão e Grão-Pará.

Um exemplo bem representativo do contacto entre a Europa e o Japão é a visita de quatro jovens japoneses à Europa, no ano de 1582. Acompanhados pelo padre Nuno Rodrigues, o jesuíta Diogo de Mesquita, Jorge de Loyola, Constantino Dourado e Agostinho, o grupo compôs a primeira embaixada japonesa ao Ocidente. Idealizada pelo jesuíta Alessandro Valignano, visitador da Companhia de Jesus às Missões Orientais. A embaixada, que duraria cerca de 8 anos, viria a ser detalhadamente narrada pelo jesuíta Luís Fróis. Tendo vivido trinta e quatro anos no Japão, Luís Fróis manteve uma apertada relação com a sociedade japonesa. Num estreito contacto com a elite local e com Oda Nobunaga, Fróis legou nos seus escritos relevantes apontamentos acerca das interações entre as duas culturas durante os séculos XVI e XVII.

Encerrando-se um ciclo revisita-se Vasco da Gama, pela voz de Luís de Camões, tomando-se o tópico da Guerra e da Paz …

Enfim… a vós a leitura das contingências da História, atendendo à efemeridade e às incertezas da vida… buscando sempre a veracidade de um tempo pretérito…

Ana Paula Avelar
Marília dos Santos Lopes
Vítor Gaspar Rodrigues



I

A VIAGEM GÂMICA E A ABERTURA DO MUNDO

GAMA, MAGALHÃES E A LINHA DA HUMILDADE

Carlota Simões[1]

Resumo

Na estância 15 do Canto V d'*Os Lusíadas*, Gama conta ao Rei de Melinde como, partindo de Lisboa e navegando para sul, ele viu "[…] as Ursas, apesar de Juno,/Banharem-se nas águas de Neptuno". Tratava-se de uma maldição ancestral, contada por Ovídio em *Metamorfoses*, que obrigava as constelações Ursa Maior (Calisto) e Ursa Menor (Arcas) a serem circumpolares. Mas a armada de Gama continuaria a navegar para sul, até chegar junto de povos "Austrais, que nunca as Sete Flamas viram" (Canto VIII, 72), e uma nova constelação surgiria nos céus, o Cruzeiro do Sul. E se a armada continuar a dirigir-se para o sul, a certa altura esta constelação torna-se circumpolar e é possível vê-la tomar a forma de uma cruz de Cristo invertida. Neste texto chamamos *Linha da Ousadia* ao paralelo a partir do qual a Ursa Maior deixa de ser circumpolar e *Linha da Humildade* àquele onde o Cruzeiro do Sul passa a ser circumpolar. Acompanharemos as armadas de Vasco da Gama e de Fernão de Magalhães neste paralelo.

Palavras-chave: *Os Lusíadas*, Camões, astronomia, Cruzeiro do Sul.

Abstract

In stanza 15 of Canto V of *The Lusiads*, Gama tells the King of Melinde how, leaving Lisbon and sailing south, he saw "[…] the Bears, despite Juno,/Bathing in the waters of Neptune". This was an ancient curse, recounted by Ovid in *Metamorphoses,* which forced the constellations Ursa Major (Callisto) and Ursa Minor (Arcas) to be circumpolar. But Gama's fleet would continue to sail south, until it reached "Southern peoples, whom the Seven Flames have never seen" (Canto VIII, 72), and a new constellation would appear in the sky, the Southern Cross. And if the fleet continues to head south, at a certain point this constellation becomes circumpolar and it is possible to see it take the shape of an inverted cross of Christ. In this text, we call *Boldness Line* the parallel from which Ursa Major ceases to be circumpolar, and *Line of Humility* the parallel from which the Southern Cross becomes circumpolar. We'll also be following the fleets of Vasco da Gama and Fernão de Magalhães in this parallel.

Keywords: *The Lusiad*, Camões, Venus, astronomy, Southern Cross.

[1] Universidade de Coimbra, Centro de Física da UC; Academia de Marinha.

A Linha da Ousadia

As constelações Ursa Maior e Ursa Menor eram duas auxiliares preciosas na navegação no hemisfério norte. A Estrela Polar, que pertence à Ursa Menor, está praticamente sobre o Pólo Norte Celeste, e a sua altura a partir de um lugar é quase coincidente com o valor da latitude desse lugar. Quando se viaja para Sul, estas constelações vão-se aproximando do horizonte, mergulhando progressivamente no mar, até deixarem de ser visíveis. Na Figura 1 está representada a esfera celeste visível a partir de um lugar de latitude 40ºN sobre a Terra: nunca têm ocaso as estrelas sobre um círculo de centro no Pólo Norte Celeste e com declinação entre 50ºN e 90ºN (ou seja, as estrelas que distam menos que 40º do Pólo Norte Celeste), como indicado na Figura 2. Por outro lado, a partir do mesmo lugar, são invisíveis todas as estrelas sobre um círculo de centro no Pólo Sul Celeste e com declinação entre 50ºS e 90ºS (ou seja, as estrelas que distam menos que 40º do Pólo Sul Celeste).

Camões conhecia bem este fenómeno astronómico, que descreve na estância 15 do Canto V d'*Os Lusíadas*[2], quando Gama conta ao Rei de Melinde como, partindo de Lisboa e navegando para sul, viu as Ursas descer abaixo do horizonte como se de uma transgressão se tratasse:

«Assim passando aquelas regiões
Por onde duas vezes passa Apolo,
Dois invernos fazendo e dois verões,
Enquanto corre dum ao outro Pólo,
Por calmas, por tormentas e opressões,
Que sempre faz no mar o irado Eolo,
Vimos as Ursas, apesar de Juno,
Banharem-se nas águas de Neptuno.» (V, 15)

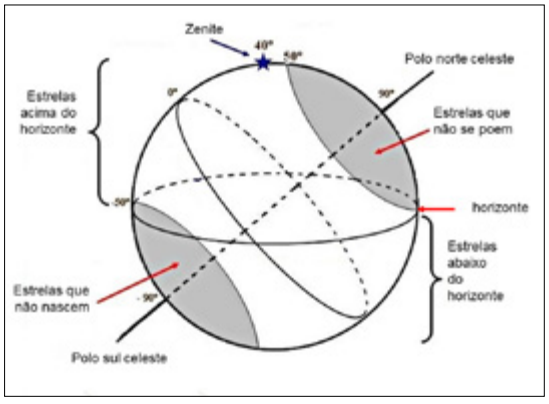


Figura 1 – Esfera celeste e regiões visíveis e não visíveis a partir de um local à latitude 40º N.

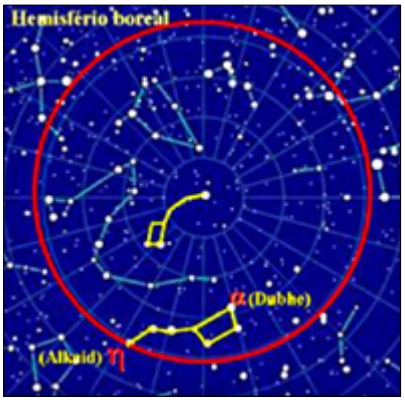


Figura 2 - A circunferência assinala os pontos a uma distância de 40º do Pólo Norte e delimita a região do céu que nunca tem ocaso num local de latitude 40ºN.

[2] CAMÕES - **Os Lusíadas**



Figura 3 – Juno transforma Calisto numa ursa. Gravura de Hendrick Goltzius, 1590. (Créditos: Wikimedia Commons)



Figura 4 – Arcas e a ursa, que ele não sabe ser a sua mãe. Em cima à direita, Arcas e a ursa dirigem-se aos céus, chamados por Júpiter. Gravura de Hendrick Goltzius, 1590. (Créditos: Wikimedia Commons)

Camões associa o fenómeno astronómico a uma maldição ancestral, contada por Ovídio em *Metamorfoses*, segundo a qual as constelações Ursa Maior (Calisto) e Ursa Menor (Arcas) estavam obrigadas a ser circumpolares. De acordo com Ovídio, a Ninfa Calisto foi seduzida por Júpiter e dessa relação nasceu um filho, Arcas. Juno, esposa de Júpiter, transformou Calisto numa ursa para que esta deixasse de ser atraente aos olhos do seu marido (Figura 3). Mais tarde, Arcas, à caça no bosque, viu a ursa e quase matou a mãe por engano, não fosse a intervenção de Júpiter, que atirou ambos para o céu, onde tomaram a forma de duas constelações: a Ursa Maior (Calisto) e a Ursa Menor (Arcas) (Figura 4). Juno, porém, vingou-se novamente, pedindo à deusa Tétis e ao deus Oceano (Neptuno) que não permitissem que a Ursa Maior tocasse as suas águas (Figura 5), como descreve Ovídio no seu poema:

> «Sabeis por que a rainha dos deuses celestes aqui veio? Outra ocupa o meu lugar no céu.
>
> Desmenti-me, se, quando a noite turva o orbe, não virdes no alto céu estrelas, minhas chagas, recém-honradas lá, onde o último círculo, brevíssimo, rodeia o extremo do eixo.
>
> Há razão para alguém temer ofender Juno, se sou a única que ajudo ao castigar? Oh! Quanto eu fiz! Quão grande é o meu poder! Vetei ser ela humana, fez-se deusa. Assim castigo os réus, assim é minha potestade! […]
>
> Mas vós [Oceano], se vos atinge a ofensa à vossa aluna, vedai o mar cerúleo ao Setentrião, astros, no céu postos, ao preço de um estupro; que uma perdida não polua as águas puras!»
>
> *Metamorfoses*, Ovídeo, Livro II: 508-522, 527-530[3]

[3] CARVALHO - **Metamorfoses em Tradução**, pp. 78-79.

Entre as estrelas que fazem parte da Ursa Maior, Alkaid é a que está mais afastada do Pólo Norte. A distância angular desta estrela ao Pólo coincide com a latitude a norte da qual a constelação é circumpolar, na sua totalidade (Figuras 1 e 2). A Tabela 1 permite deduzir que as Ursas Maior e Menor eram, no tempo de Camões, circumpolares em Lisboa (latitude 38º43'N), assim como o eram para Ovídio, em Roma (latitude 41°53'N), no tempo em que viveu. No entanto, com o movimento aparente das estrelas, esta situação está lentamente a mudar, pois ao longo dos últimos séculos, a Ursa Maior tem vindo a afastar-se do Pólo Norte. No tempo de Camões, Alkaid tocava o horizonte num lugar de latitude 38º N mas, hoje em dia, a mesma estrela já toca o horizonte num local de latitude 40º 49'N, como se a maldição de Juno estivesse a desvanecer. Comparando a Tabela 1 com o mapa de Portugal (Figura 6), observamos que, no tempo de Vasco da Gama, bastaria à armada, que largou de Lisboa, viajar 1º para Sul para ver mergulhar a estrela η da Ursa Maior, enquanto hoje em dia, a mesma estrela mergulha no horizonte nas latitudes inferiores a 40º49'N, sendo ainda circumpolar no Porto, mas já não na Guarda. Para descanso de Juno, à latitude de Roma a Ursa Maior continuará durante mais dois séculos sem tocar as águas de Neptuno.



Figura 5 – Juno dirige-se a Tétis e Neptuno. Gravura de Hendrick Goltzius, 1590. (Créditos: Wikimedia Commons)

Distância de α (Dubhe) ao Pólo Norte		**Distância de η (Alkaid) ao Pólo Norte**	
Ano	**Distância**	**Ano**	**Distância**
-2000	17º41'	-2000	18º57'
-1500	16º56'	-1500	21º38'
-1000	16º56'º	-1000	24º26'
-500	17º40'	-500	27º13'
0	**19º02'**	**0**	**30º01'**
+500	20º55'	+500	32º48'
+1500	**25º37'º**	**+1500**	**38º09'**
+2000	28º15'	+2000	40º41'
+2025	28º23'	+2025	40º49'
+2100	28º48'	+2100	41º11'
+2200	29º20'	+2200	41º40'
+2230	29º52'	+2300	42º10'

Tabela 1 – Evolução temporal das distâncias das estrelas Dubhe e Alkaid ao Pólo Norte.

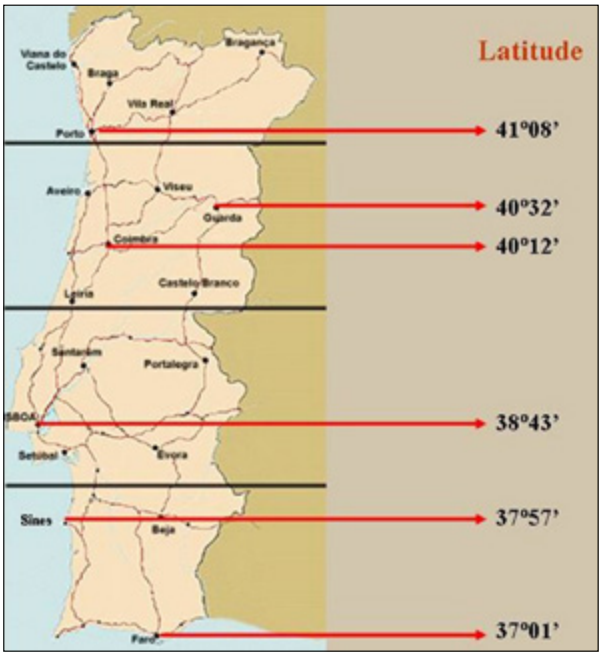


Figura 6 – Latitudes de diversos locais em Portugal Continental.

No momento descrito na estância (V, 15), a armada já se tinha deslocado o suficiente para Sul para poder ver a Ursa Maior a tocar o horizonte. Sabemos que, no equador, todas as estrelas mergulham no horizonte e todas têm ocaso e nascimento, mas a partir de que latitude Sul deixa de ser possível ver a Ursa Maior? Voltando às Figuras 1 e 2, verificamos que, quando nos deslocamos para sul, a estrela η (Alkaid) é a primeira a deixar de ser circumpolar, mas também a última a ficar totalmente invisível, enquanto que a estrela α (Dubhe) é a primeira a deixar de ser vista. Dubhe estava no tempo de Camões (e de Gama) a 25º36' do Pólo Norte, sendo, portanto, invisível em lugares a sul do paralelo 26ºS. A última estrela da constelação a ficar totalmente invisível é Alkaid, o que naquele tempo só acontecia a sul de 38ºS. Na estância 72 do Canto VIII d'*Os Lusíadas*, Camões fala-nos dos povos que nunca as sete flamas viram:

«Crescendo cos sucessos bons primeiros
No peito as ousadias, descobriram,
Pouco e pouco, caminhos estrangeiros,
Que, uns sucedendo aos outros, prosseguiram.
De África os moradores derradeiros,
Austrais, que nunca as Sete Flamas viram,
Foram vistos de nós, atrás deixando
Quantos estão os Trópicos queimando.» (VIII, 72)

Camões, pela voz de Gama, refere-se certamente a locais a sul do paralelo 26ºS, onde a constelação deixa de ser vista na sua forma completa. Nem Gama nem Camões visitaram locais a sul do paralelo 38ºS, pois a viagem para a Índia atingia o seu ponto mais a sul no paralelo 35ºS, no Cabo das Agulhas, onde a estrela Alkaid é visível em algumas alturas do ano (tabela 2). Camões afirma que os moradores dessas paragens 'nunca as Sete Flamas viram' e, na verdade, a sul do paralelo 26ºS já não é possível ver as sete estrelas da constelação de Ursa Maior na totalidade.

Local	Latitude
Lisboa	38º 43’ N
Cabo Verde	25º 00’ N
Calecute	10º 00’ N
Canal de Moçambique	20º 00’ S
Cabo das Agulhas	**34º 50’ S**

Tabela 2 – Latitude de alguns locais da rota de Vasco da Gama.

A Linha da Humildade

Navegando para sul, a armada de Vasco da Gama chegou junto de povos “Austrais, que nunca as Sete Flamas viram”, deixando também de poder contar com a Estrela Polar para determinar a latitude. Os navegadores tiveram que encontrar novas formas de orientação nos céus do hemisfério sul e a grande companheira de viagem passaria a ser o Cruzeiro do Sul. É a esta constelação que Camões se refere quando fala da ‘nova estrela’ no ‘novo hemisfério’ na estância 14 do Canto V:

> “Já descoberto tínhamos diante,
> Lá no novo Hemisfério, nova estrela,
> Não vista de outra gente, que ignorante
> Alguns tempos esteve incerta dela.
> Vimos a parte menos rutilante,
> E, por falta de estrelas, menos bela,
> Do Pólo fixo, onde ainda se não sabe
> Que outra terra comece, ou mar acabe.” (V, 14)

O Cruzeiro do Sul é um grupo de cinco estrelas (α, β, γ, δ e ε) em forma de cruz (Figura 7). As estrelas α e γ formam a haste da Cruz, que aponta para o Pólo Sul, β e δ formam os braços da Cruz, α diz-se Pé da Cruz e é a mais próxima do Pólo.

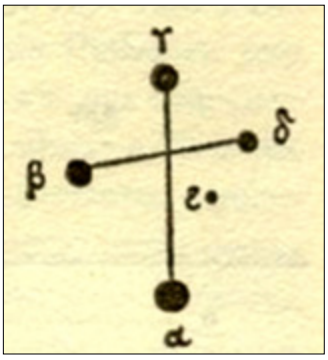


Figura 7 - O Cruzeiro do Sul (Silva 1943: 427).

Distâncias de α (Acrux) ao Pólo Sul	
Ano	**Distância**
0	37º55’
+100	**37º23’**
+200	36º51’
+500	35º13’
+1500	**29º40’**
+2000	26º48’
+2025	26º46’

Tabela 3 –Evolução temporal das distâncias da estrela Acrux ao Pólo Sul.

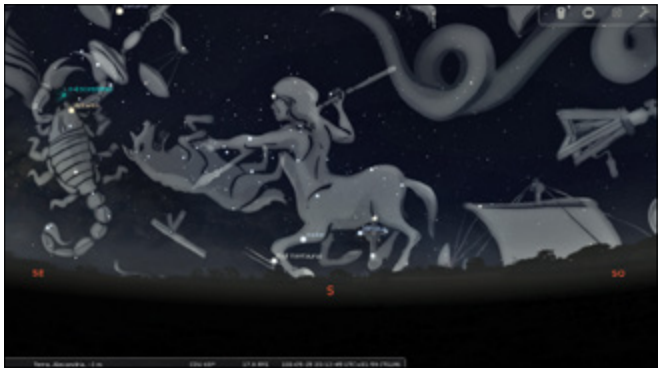


Figura 8 – A constelação do Centauro vista a partir de Alexandria (31ºN, 30ºE), no ano 100 AD. O Cruzeiro é visível junto das patas traseiras (imagem obtida a partir do programa *Stellarium*).

No tempo de Ptolomeu (*circa* 90 - *circa* 168), a estrela α (Acrux) estava a uma distância de 37º23' do Pólo Sul (Tabela 3). Como a latitude de Alexandria é de 31ºN, a Acrux atingia naquele lugar uma altura máxima de 6º acima do horizonte. E como α é a estrela mais próxima do Pólo Sul, todas as outras estrelas do Cruzeiro eram também visíveis para Ptolomeu, que catalogou apenas três delas (α, β e δ), incluindo-as na constelação do Centauro, não tendo no entanto identificado a cruz. Atualmente, com a ajuda do programa *Stellarium*[4], podemos reproduzir os céus visíveis em qualquer lugar e em qualquer época, em particular os céus visíveis a partir de Alexandria no tempo de Ptolomeu e verificar que de facto o Cruzeiro era integralmente visível naquele lugar (Figura 8).

A simplicidade da utilização do Cruzeiro em navegação reside no facto de as estrelas α e γ terem aproximadamente a mesma ascensão reta. Por esta razão, quando α passa pelo meridiano do lugar, o mesmo acontece a γ, e a haste α-γ fica vertical. No momento em que a haste fica

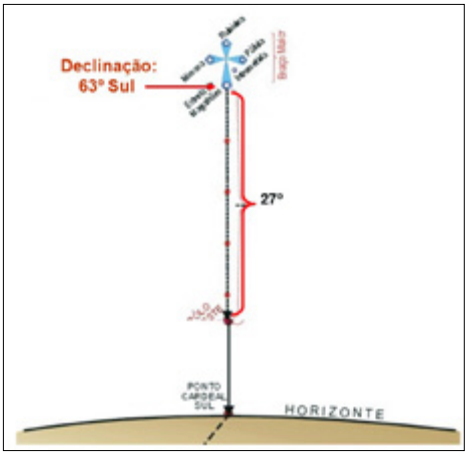


Figura 9 – Determinação da latitude pela altura da Acrux.

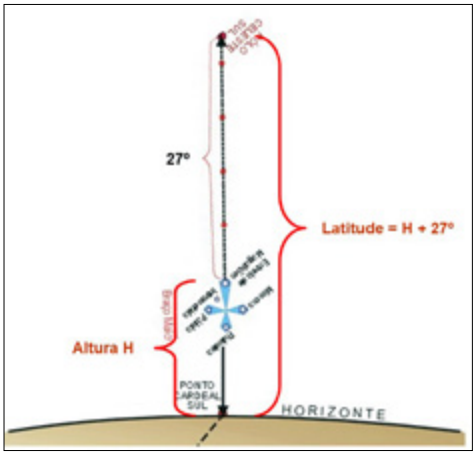


Figura 10 – Determinação da latitude pela altura da Acrux quando o Cruzeiro está invertido.

[4] ZOTTI et al.; ZOTTI & WOLF – **Stellarium.**



Figura 11 – *Martírio de S. Pedro* (1398-1400), pintura de Lorenzo Monaco (1398-1400), Walters Art Museum. Créditos: Wikimedia Commons.

vertical, mede-se a altura *h* da estrela α para calcular a latitude do lugar, não havendo necessidade de conhecer a hora da passagem das estrelas pelo meridiano, bastando retirar a *h* o valor da distância angular entre a Acrux e o Pólo (Figura 9). Nas regiões onde o Cruzeiro é circumpolar, é também possível usar a constelação na sua posição invertida, bastando somar à altura *h* da Acrux o valor da distância angular entre esta estrela e o Pólo (Figura 10).

O facto de esta constelação ter a forma de uma cruz como a de Cristo terá tido, certamente, um efeito positivo junto de tripulações católicas. A sua utilização para o cálculo da latitude obrigava a aguardar que a constelação estivesse "empinada", ou seja, na posição correspondente precisamente a uma cruz de Cristo. E se a armada continuar a dirigir-se para sul, a certa altura a constelação torna-se circumpolar e é possível vê-la tomar a forma de uma cruz de Cristo invertida, tal como aquela onde São Pedro foi crucificado (Figura 11).

Para determinar a partir de que latitude sul começa o Cruzeiro a ser circumpolar, há que analisar a distância da estrela Gacrux, a mais distante do Pólo Sul, a este ponto. Na Tabela 4 encontra-se a evolução dessa distância ao longo do tempo. Enquanto as Ursas se estão a afastar do Pólo Norte, consequentemente diminuindo o círculo de circumpolaridade, o Cruzeiro está a aproximar-se do Pólo Sul e o paralelo a partir do qual se pode ver o Cruzeiro invertido está lentamente a avançar para norte, aumentando a região de circumpolaridade.

Distâncias de γ (Gacrux) ao Pólo Sul	
Ano	**Distância**
0	44º05'
500	41º20'
1500	**35º42'**
1520	35º35'
2000	32º53'
2020	32º27'

Tabela 4 – Evolução temporal das distâncias da estrela Gacrux ao Pólo Sul.

Gama, Magalhães e o veleiro NRP Sagres na Linha da Humildade

Nos séculos XV e XVI, o Cruzeiro era circumpolar 1º a sul do Cabo das Agulhas (34º50' S). Vasco da Gama passou o Cabo das Tormentas no dia 22 de novembro de 1497[5] e logo depois o Cabo das Agulhas, o ponto mais a sul de toda a viagem. Por esses dias, a passagem meridiana das estrelas α-γ dava-se pouco depois das 20.00 por isso, no horizonte a sul, a essa hora, o Cruzeiro estaria visível na sua forma invertida pela primeira e única vez durante a viagem de ida (Figura 12). Nem Gama nem Dias se terão apercebido do fenómeno, já que o Cruzeiro foi identificado pela primeira vez em maio de 1500 por Mestre João, em terras de Vera Cruz, durante a viagem de Pedro Álvares Cabral, e o Mestre João seria o primeiro a usar a palavra Cruz ao referir-se a esta constelação [Silva, p. 164]. Mas é uma coincidência notável o facto de ser a partir daquela região do globo que a constelação Cruzeiro do Sul passa a fazer duas passagens meridianas por dia, passando a mostrar nos céus não só a cruz de Cristo, mas também a cruz invertida onde S. Pedro foi crucificado em sinal de humildade e antevendo maior sofrimento para si. O paralelo 35ºS foi uma verdadeira *Linha da Humildade* para Vasco da Gama (1497), que teve imensas dificuldades em passar o Cabo das Tormentas, como já o fora para Bartolomeu Dias (1488), o primeiro a cruzar esse cabo, e mais tarde para Luís de Camões (1553), que naquele local viu a armada onde viajava para a Índia sofrer uma tempestade que fez naufragar a maior parte dos navios, salvando-se apenas a nau São Bento[6], onde ia o capitão-mor Fernão Álvares Cabral, e ele próprio.



Figura 12 – A constelação do Cruzeiro do Sul vista a partir do ponto de coordenadas 35º11'S 22º6'E, alguns quilómetros a sul do ponto onde Vasco da Gama terá cruzado o Cabo das Agulhas, 22/11/1497, local onde o Cruzeiro é visível na sua posição invertida (imagem obtida a partir do programa *Stellarium*).

Do lado oposto do Atlântico, o paralelo 35ºS foi também *Linha da Humildade* para Fernão de Magalhães, em 1520 (Figura 13). É nessa linha que se encontra a embocadura do Rio da Prata, onde Magalhães terá acreditado encontrar uma passagem navegável para o tão desejado Mar do Sul, que procurou durante mais de um mês (12 de janeiro a 17 de fevereiro),

[5] FARDILHA; FERNANDES - **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia 1497-1499.**

[6] BRITO - Relação summaria da viagem que fez Fernão D'Alvares Cabral.

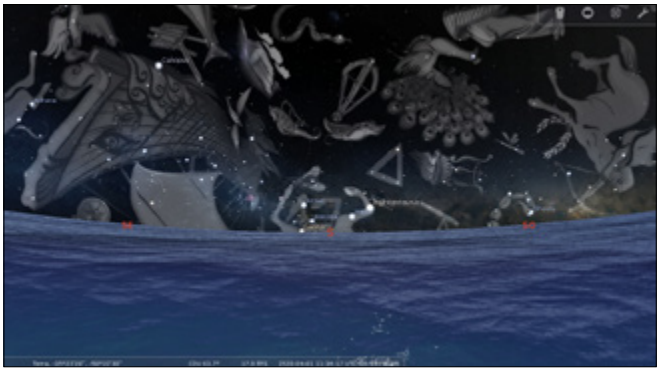


Figura 13 – O Cruzeiro do Sul a tocar o horizonte em posição invertida, no ano de 1520, à latitude 35ºS (imagem: Stellarium).

percorrendo todas as baias e enseadas nas suas margens. Naqueles dias, o cruzeiro do Sul surgia na sua posição invertida durante a tarde, não sendo por isso observável. E também não há qualquer registo de observações astronómicas do Cruzeiro do Sul durante a viagem que tenha chegado aos nossos dias que nos permitam desenvolver o tema[7].

Quinhentos anos mais tarde, foi o veleiro NRP Sagres a viver mais um episódio associado à linha da humildade[8]. Estava prevista uma viagem de circum-navegação entre 5 de janeiro de 2020 (largada de Lisboa) e regresso a 10 de janeiro de 2021 (regresso a Lisboa) com uma rota nem sempre coincidente com a de Magalhães. O navio chegou ao Rio da Prata a 24 de fevereiro (Montevideu), atravessou o rio chegando a Buenos Aires a 28 de fevereiro. Largou a 3 de março rumo à Cidade do Cabo, naturalmente ao longo do paralelo 35ºS. Entre uma paragem e outra, a pandemia Covid-19 chegou à Argentina, mas também à África do

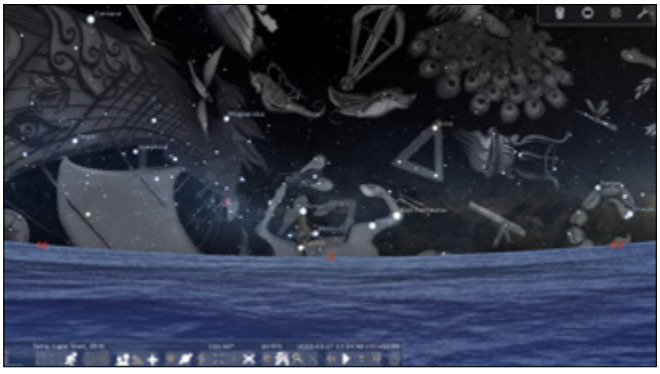


Figura 14 – O Cruzeiro do Sul a tocar o horizonte em posição invertida, 27/3/2020, a partir da Cidade do Cabo. A passagem meridiana aconteceu às 13.34 por isso a constelação não era observável. Retirou-se o efeito da dispersão da luz na atmosfera para se poder ver o Cruzeiro (imagem: Stellarium).

[7] CANAS; SIMÕES - 'Método das distâncias lunares - comparação das propostas de Werner e Faleiro'

[8] SIMÕES - A viagem de circum-navegação: uma visita guiada através do Google Earth.'

Sul, e a tripulação já nem pôde sair do navio quando ali chegou a 27 de Março. A viagem foi interrompida, o navio-escola teve que regressar a Portugal e o paralelo 35ºS trazia assim mais uma lição de humildade a uma tripulação que o tocou (Figura 14).

Camões e o Cruzeiro de Sul invertido

Resta-nos indagar se Camões se terá apercebido seja da circumpolaridade do Cruzeiro do Sul, seja do paralelo onde o fenómeno começa a ser visível. Recordemos que, ao passar o Cabo da Boa Esperança no sentido Oeste – Leste (1553) na nau São Bento, o poeta viveu uma tempestade que não era compatível com quaisquer observações das estrelas. Camões cruzou o Cabo das Agulhas uma segunda vez, no sentido Leste-Oeste (1570), mas não temos relatos acerca das condições atmosféricas no momento em que a nau Santa Clara, onde seguia, atingiu o ponto mais a sul da sua viagem, o Cabo das Agulhas. Mas embora Camões não faça qualquer ligação entre o Cabo da Boa Esperança e o Cruzeiro do Sul, n'*Os Lusíadas*, fá-lo na *Elegia I*, que, de acordo com Costa Pimpão, foi 'escrita depois da expedição contra o príncipe de Chembe, no Malabar, em fins de 1553, sendo Vizo-Rei D. Afonso de Noronha (1550-1554)' (Pimpão 2005: 411), ou seja, pouco tempo depois de Luís de Camões ter chegado à Índia.

Elegia I
«[…]
Porque, chegado ao Cabo da Esperança,
começo da saudade que renova,
lembrando a longa e áspera mudança;
debaixo estando já da Estrela nova,
que no novo Hemisfério resplandece,
dando do segundo axe certa prova;
eis a noite com nuvens escurece;
do ar sùpitamente foge o dia,
e o largo oceano se embravece.
[…]»

(Camões 2005: 235)

Na *Elegia I*, o poeta descreve a sua passagem pelo Cabo da Boa Esperança, mencionando o Cruzeiro do Sul como a 'Estrela nova' no 'novo Hemisfério', usando exatamente as mesmas palavras que mais tarde irá colocar na estância 14 do Canto V n'Os Lusíadas: 'Lá no novo Hemisfério, nova estrela'. Mas que significa aquela constelação "dar prova da existência de um segundo eixo"? Voltemos à Figura 1, onde a esfera celeste está representada rodando, em movimento aparente, em torno de um eixo que liga o Pólo Norte ao Pólo Sul celestes. Camões usa 'eixos' no plural, referindo-se aos dois extremos do que seria para nós um "eixo" (Silva 1915: 27). Com este significado, o primeiro eixo aponta para Norte, o segundo eixo aponta para Sul (Figura 15).

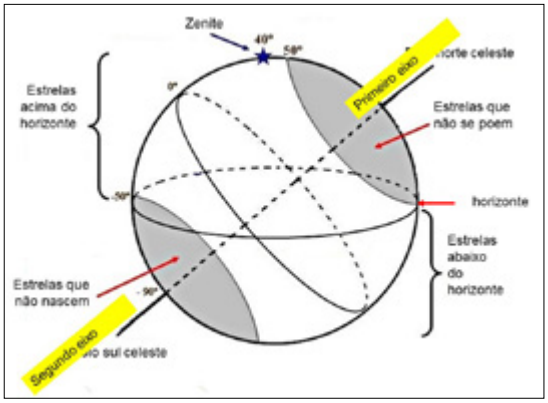


Figura 15 – Os dois eixos da esfera celeste,
de acordo com Luís de Camões

Não é a única vez que o poeta usa a palavra "eixos". O mesmo termo surge em *Os Lusíadas*, com o mesmo sentido, nas estâncias (X, 87) e (VI, 84), podendo mesmo ser uma utilização comum do termo naquela época:

> Olha estoutro debaixo, que esmaltado
> De corpos lisos anda e radiantes,
> Que também nele tem curso ordenado
> E nos seus **axes** correm cintilantes.
> Bem vês como se veste e faz ornado
> Co largo Cinto d' ouro, que estelantes
> Animais doze traz afigurados,
> Aposentos de Febo limitados.
> (X, 87)

> Assim dizendo, os ventos, que lutavam
> Como touros indómitos, bramando,
> Mais e mais a tormenta acrescentavam,
> Pela miúda enxárcia assoviando.
> Relâmpados medonhos não cessavam,
> Feros trovões, que vem representando
> Cair o céu dos **eixos** sobre a terra,
> Consigo os elementos terem guerra.
> (VI, 84)

Muito provavelmente, Luís de Camões não viu o Cruzeiro do Sul completo na sua posição invertida durante a sua viagem de Lisboa à Índia, mas certamente o viu e identificou nessa mesma posição durante a viagem, sem que a estrela Gacrux estivesse visível. O facto de afirmar que esta constelação é uma prova irrefutável ('certa prova') da existência "do segundo eixo", permite-nos deduzir com alguma segurança que terá assistido a bordo à utilização do

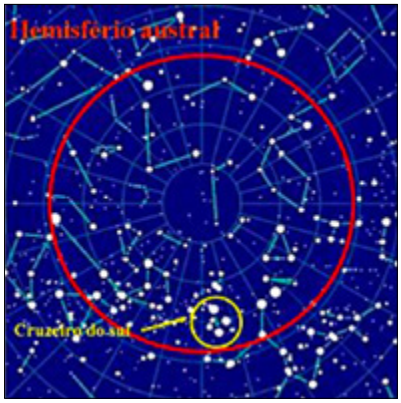


Figura 16 – Céu visível junto ao Pólo Sul. Não há estrelas com boa visibilidade junto ao Pólo. A circunferência maior assinala os pontos a uma distância angular de 40º do Pólo.

Cruzeiro do Sul para determinação da latitude, fosse ela uma prática regular ou mera curiosidade pontual, e certamente que comparou a técnica naquele hemisfério com a utilização da estrela com a mesma função no "primeiro eixo", a Estrela Polar. Que Camões conheceu e observou bem o céu junto ao Cruzeiro do Sul, está patente na estância (V,14), onde afirma haver "falta de estrelas" junto ao Pólo Fixo, realidade que podemos confirmar na Figura 16.

"Vimos a parte menos rutilante,
E, por falta de estrelas, menos bela,
Do Pólo fixo, onde ainda se não sabe
Que outra terra comece, ou mar acabe."
(V, 14)

O Cruzeiro do Sul foi identificado em 1500 e alguns anos depois já havia manuais contendo instruções para a utilização do Cruzeiro do Sul, como é o caso do *Tratado da Agulha de Marear* de João de Lisboa (1514). De salientar também a coincidência de Luís de Camões ter feito a sua viagem para a Índia numa nau capitaneada por Fernão Álvares Cabral, filho de Pedro Álvares Cabral, capitão da armada onde seguia Mestre João, que identificou pela primeira vez o Cruzeiro do Sul na viagem de 1500.

E muito terá aprendido o poeta durante a sua viagem, aproveitando o conhecimento dos que seguiam a bordo, como tivemos oportunidade de demonstrar em textos anteriores.[9]

Nota: Em diversos textos disponíveis online[10] são apresentadas mais algumas efemérides e curiosidades astronómicas no poema de Camões.

[9] SIMÕES; SANTOS - Vénus e Gama na travessia do Índico.

[10] SANTOS; SIMÕES - **Astronomia cantada n'Os Lusíadas ;** SIMÕES - **A Astronomia dos Lusíadas de Luciano Pereira da Silva (Partes 1 e 2)**.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRITO, Bernardo Gomes de (1735). 'Relação summaria da viagem que fez Fernão D'Alvares Cabral'. **História Trágico-Marítima** Tomo I. Lisboa Occidental: Na officina da Congregaçaõ do Oratorio.

CAMÕES, Luís de (1572). **Os Lusíadas**. Lisboa: Antonio Gõçaluez Impressor.

CANAS, António Costa & SIMÕES, Carlota (2022). 'Método das distâncias lunares -comparação das propostas de Werner e Faleiro'. In RODRIGUES, Vitor Gaspar & AVELAR, Ana Paula (coord.). **Magalhães e Elcamo e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas**. Lisboa: Academia de Marinha. p. 209-230. ISBN 978-972-781-169-4

CARVALHO, Raimundo N. B (2010). **Metamorfoses em Tradução**. Relatório final apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Letras Clássicas, como trabalho de conclusão de pós-doutoramento. Universidade de São Paulo.

FARDILHA, Luís & FERNANDES, Maria de Lurdes (eds.) (2016). **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia 1497-1499**. Porto: Câmara Municipal do Porto.

SILVA, Luciano Pereira da (1915). **A Astronomia dos Lusíadas**, Imprensa da Universidade, Coimbra.

SANTOS, Carlos Pereira & SIMÕES, Carlota (2017). **Astronomia cantada n'Os Lusíadas**. https://sites.google.com/site/astronomiacantada/home

SIMÕES, Carlota (2021). 'A viagem de circum-navegação: uma visita guiada através do Google Earth'. In RODRIGUES, Vítor Gaspar & AVELAR, Ana Paula (coord**.). Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos.** Academia de Marinha. p. 35-56. ISBN 978-972-781-160-1

SIMÕES, Carlota & SANTOS, Carlos (2024). 'Vénus e Gama na travessia do Índico. In RODRIGUES, Vítor Gaspar & AVELAR, Ana Paula (coord.). **Das Rotas Oceânicas os Mares da Ásia**. Lisboa: Academia de Marinha. p. 3-16. ISBN 978-972-781-181-6

SIMÕES, Carlota (2006). "A Astronomia dos Lusíadas de Luciano Pereira da Silva – Parte 1". **Portal do Astrónomo - Tema do Mês.** http://vintage.portaldoastronomo.org/tema.php?id=31

SIMÕES, Carlota (2007). "A Astronomia dos Lusíadas de Luciano Pereira da Silva Parte 2". **Portal do Astrónomo - Tema do Mês.** http://vintage.portaldoastronomo.org/tema.php?id=37

STELLARIUM contributors (2024). **Stellarium v24.1 Astronomy Software.** URL https://stellarium.org/. DOI: 10.5281/zenodo.10427779

ZOTTI, G., Hoffmann, S. M., Wolf, A., Chéreau, F., & Chéreau, G. (2021). The Simulated Sky: Stellarium for Cultural Astronomy Research. **Journal of Skyscape Archaeology, 6(2), 221–258**. DOI: 10.1558/jsa.17822

ZOTTI, G., Wolf, A. (2022). Stellarium: Finally at Version 1.0! And Beyond. **Journal of Skyscape Archaeology, 8(2), 332–334.** DOI: 10.1558/jsa.25608

O INÍCIO DA LIGAÇÃO REGULAR ENTRE A EUROPA E A ÍNDIA ABERTA PELO GAMA E CANTADA POR CAMÕES

José Manuel Garcia[1]

Resumo

Na conjuntura em que se comemoram os 500 anos da morte de Vasco da Gama e do nascimento de Luís de Camões focamos o significado da viagem que descobriu o caminho marítimo para a Índia em articulação com a sua evocação em *Os Lusíadas*.

A importância do feito de Vasco da Gama foi enorme pois ao iniciar um sistema de relações constantes e diretas entre a Europa e o Oriente permitiu uma nova época da História da Humanidade.

O papel de Portugal no conhecimento e abertura do mundo assumiu então um relevo particular que se revela num diálogo intercivilizacional onde foi pioneiro.

Palavras-chave: Vasco da Gama, Luís de Camões, *Os Lusíadas*, D. Manuel I, Índia.

Summary

As we commemorate the 500th anniversary of the death of Vasco da Gama and the birth of Luís de Camões, we focus on the significance of the voyage that discovered the sea route to India, in conjunction with its evocation in *Os Lusíadas*.

The importance of Vasco da Gama's feat was enormous, because by initiating a system of constant and direct relations between Europe and the East, it enabled a new era in human history.

Portugal's role in the knowledge and opening up of the world then took on a particular relevance that is revealed in an intercivilizational dialogue in which he was a pioneer.

Keywords: Vasco da Gama, Luís de Camões, *Os Lusíadas*, King Manuel I, India.

[1] Doutorado em História pela Universidade do Porto. De entre as suas atividades destacam-se as que manteve na direção da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, na Fundação Calouste Gulbenkian e no Gabinete de Estudos Olisiponenses da Câmara Municipal de Lisboa, além de ter colaborado com universidades portuguesas e estrangeiras. Pertence à Academia Portuguesa da História e à Academia de Marinha.

Na conjuntura em que se comemoram os Quinhentos anos da morte de Vasco da Gama e do nascimento de Luís de Camões, eventos ocorridos em 1524, focamos o significado e importância da viagem que descobriu o caminho marítimo para a Índia entre 1497 e 1498 em articulação com a sua evocação em *Os Lusíadas*.

A épica viagem de Vasco da Gama iniciou a ligação regular e direta entre a Europa e a Índia tendo sido cantada por Camões como motivo central de *Os Lusíadas*[2].

Uma das formas mais significativas a que o Poeta recorreu para enaltecer esse seu herói nesta epopeia encontra-se em versos como:

> Trabalha por mostrar Vasco da Gama
> que essas navegações que o mundo canta
> não merecem tamanha glória e fama
> como a sua, que o Céu e a Terra espanta.
> *Os Lusíadas*, V, 94.

Ao preparar a sua transcendente construção poética Camões teve a preocupação de transmitir a história da viagem do Gama com o maior realismo possível. Como ele próprio afirmou:

> Ouvi, que não vereis com vãs façanhas,
> Fantásticas, fingidas, mentirosas,
> Louvar os vossos
> *Os Lusíadas*, I, 11.

> A verdade que eu conto, nua e pura,
> Vence toda grandíloqua escritura!
> *Os Lusíadas*, V, 89.

Por tal motivo Camões teve o cuidado de se informar o melhor que lhe foi possível da história dessa viagem tendo recorrido para esse efeito às melhores fontes que soube trabalhar com muito engenho e arte, sobretudo à *História* de Fernão Lopes de Castanheda, impressa pela primeira vez em 1551[3], e, secundariamente, à primeira década da *Ásia* de João de Barros, impressa em 1552[4].

É de realçar, por sua vez, que Castanheda seguiu de muito perto o principal texto sobre a viagem de Vasco da Gama que consiste na detalhada e rigorosa relação que a descreveu e foi escrita por Álvaro Velho, que nela participou[5].

---

[2] CAMÕES, Luís de - **Os Lusíadas**. Lisboa: António Gonçalves, 1572 (com alvará de 1571).

[3] CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses**. Coimbra, João de Barreira e João Álvares, 1551, pp. 5-88.

[4] BARROS, João de - *Ásia de* **Ioão de Barros dos fectos que os portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente**, primeira década. Lisboa: Germão Galhardo, 1552, fls. 40-54.

[5] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 153-224.

No presente texto apresentamos a expedição de Vasco da Gama numa perspetiva esquemática e simplificada que está baseada nas fontes acima citadas e num estudo exaustivo que publicámos em 1999,[6] de forma a explicá-la sinteticamente articulando para esse efeito as seis fases em que decorreu.

Nesse sentido indicamos a localização dos locais por onde passou a armada de Vasco da Gama e quando tal ocorreu, além de apontarmos as distâncias percorridas e o tempo que demoraram a fazer as referidas fases.

O projeto de ir até às Índias por uma via oriental foi ordenado por D. Manuel I logo no início do seu reinado, tendo-o mandado executar em 1497 sob a direção de Vasco da Gama, fidalgo nascido em Sines, provavelmente em 1466[7].

Primeira fase

A primeira fase da viagem de Vasco da Gama seguiu por mares já de antes navegados entre Lisboa e o arquipélago de Cabo Verde[8].

A armada, constituída pelas naus *São Gabriel* e *São Rafael*, além da caravela *Bérrio* e de uma nau de mantimentos, levava a bordo entre 148 e 170 homens, tendo partido do Restelo (38° 40' N; 9° 12' O) em 8 de julho de 1497.

De seguida ela passou a ocidente da ilha de Lançarote, detendo-se para uma pescaria na Angra dos Ruivos, até que se avistou a ilha do Sal, em Cabo Verde, em 23 de julho. A primeira escala neste arquipélago ocorreu na Praia (14° 55' N; 23° 31' O), na ilha de Santiago, onde a armada chegou em 27 de julho.



Vasco da Gama. Retrato por Gaspar Correia nas *Lendas da Índia*, cerca 1547. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

Desde a partida de Lisboa até à chegada a Santiago a armada percorreu cerca de 3000 km em 19 dias, sendo de considerar que demorou 15 dias até ao avistamento da ilha do Sal.

[6] GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999.

[7] *Idem, ibidem*, p. 154-160.

[8] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 159-160; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 354-360.

De entre as palavras de Camões em que este evocou a partida da armada e a navegação que ia sendo feita podemos apontar como exemplos aquelas que se encontram nos inspirados versos:

> Já a vista, pouco e pouco, se desterra
> daqueles pátrios montes, que ficavam;
> ficava o caro Tejo e a fresca serra
> de Sintra, e nela os olhos se alongavam;
> ficava-nos também na amada terra
> o coração, que as mágoas lá deixavam;
> e, já despois que toda se escondeu,
> não vimos mais, enfim, que mar e céu.
> *Os Lusíadas*, V, 3

> Já no largo Oceano navegavam,
> as inquietas ondas apartando;
> os ventos brandamente respiravam,
> das naus as velas côncavas inchando;
> da branca escuma os mares se mostravam
> cobertos, onde as proas vão cortando
> *Os Lusíadas*, I, 19.

Segunda fase

A segunda fase da viagem de Vasco da Gama adquiriu uma grande importância pois corresponde ao descobrimento de uma nova rota para passar o cabo da Boa Esperança, a qual seria seguida nos séculos seguintes pela chamada "Carreira da Índia".

A armada partiu da Praia em 3 de agosto de 1497 e chegou à costa da África do Sul em 4 de novembro (31° 20' S; 17° 53' E), tendo feito de seguida uma segunda escala na Angra de Santa Helena (32° 42' S; 17° 59' E), onde aportou em 7 de novembro, tendo demorado 3 meses a percorrer uns 11 100 km[9].

Sobre a origem da determinação da forma de fazer esta nova rota para ultrapassar o cabo da Boa Esperança sugerimos aqui uma hipótese de a explicar.

Tem-se especulado sobre a existência de viagens anteriores à de Vasco da Gama para estabelecer tal rota, mas sem que tivessem apontado indicações concretos nesse sentido.

Com o propósito de superar tal lacuna avançamos com a possibilidade de o apuramento do regime dos ventos do Atlântico Sul para se encontrar uma nova e melhor via para passar o cabo da Boa Esperança possa ter começado a ser realizada durante a viagem feita ao Congo em 1491[10].

---

[9] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 160-162; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 360-373.

[10] GARCIA, José Manuel - **Ao encontro dos Descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1994, pp. 41-47; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 121-123.

Depois da viagem de Bartolomeu Dias, que, entre 1487 e 1488, descobriu e ultrapassou o cabo da Boa Esperança, viabilizando assim a abertura do caminho marítimo para a Índia, D. João II não deu continuidade ao empreendimento de avançar em direção à Índia.

O mistério de tal suspensão talvez se encontre na circunstância do rei e dos seus conselheiros se terem apercebido das dificuldades técnicas do percurso a seguir ao longo do litoral africano que foi adotado por Bartolomeu Dias, o qual se havia deparado com ventos e correntes contrárias que dificultaram imenso a progressão da viagem.

Bartolomeu Dias partiu de Lisboa em agosto de 1487 e chegou ao rio do Infante em março de 1488 tendo demorado cerca de sete meses a realizar essa viagem.

Vasco da Gama saiu de Lisboa em 8 de julho de 1497 tendo avistado o rio do Infante em 17 de dezembro demorando assim um pouco mais de cinco meses a fazer tal percurso.

Após 1488, D. João II limitou-se a realizar em 1489 dispendiosas iniciativas ultramarinas que se frustraram, as quais tiveram em vista a construção de duas fortalezas em África: uma em Marrocos, denominada Graciosa, e a outra na foz do rio Senegal[11].

Em 1490, a estratégia expansionista de D. João II privilegiou apenas uma área: o Congo, pois ordenou a realização de uma missão visando implantar a influência portuguesa nessa região, onde os portugueses não tinham voltado a ir desde 1487.

Talvez se possa admitir, no contexto dessa realização, que o rei também tivesse dado ordens, não documentadas, mas que se poderão deduzir, para apurar o regime dos ventos no Atlântico Sul para ver se era possível encontrar uma nova via para passar o cabo da Boa Esperança. Se ela existisse poderia ser correspondente à que se seguia no Atlântico Norte na chamada "volta da Mina" que, vindo da Guiné tinha de passar pelos Açores.

Em outubro e novembro de 1490, procedeu-se em Lisboa ao carregamento de três grandes caravelas. De duas delas sabemos que cada uma levava sessenta e quatro homens e duzentos e trinta e três quintais de biscoito, quantidade considerada suficiente para uma viagem cuja duração se estimava prolongar por dez meses.

Os capitães destes navios eram Afonso de Moura e Fernão de Avelar e os seus pilotos Pêro Escolar e Pêro de Alenquer, que eram então os melhores pilotos do mundo, os quais se voltariam a encontrar em 1497 a bordo da armada de Vasco da Gama, sendo os principais responsáveis pelo traçado da sua rota.

Para possível identificação de uma nova rota que passasse em condições mais favoráveis o cabo da Boa Esperança em pleno Atlântico Sul só os mais credenciados e experientes pilotos que haviam realizado as anteriores viagens dos Descobrimentos a poderiam determinar, pois não era qualquer um que o poderia fazer. Tal era o caso desses pilotos.

Da caravela do capitão-mor da armada, Gonçalo de Sousa, temos menos informações, pois sabemos apenas que em 6 de novembro de 1490 deveria ainda receber mais 100 quintais

[11] GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 118-121.

de biscoito, os quais acabaram por não ser completamente carregados. Se aceitarmos que a sua tripulação seria um pouco superior à de cada uma das outras duas caravelas podemos admitir que o conjunto dos elementos que participaram na expedição poderia rondar os duzentos homens, número superior ao da tripulação da armada de Vasco da Gama em 1497, que não ultrapassava os cento e setenta.

A armada de Gonçalo de Sousa partiu de Lisboa a 19 de dezembro de 1490 e quando os navios estavam próximo das ilhas de Cabo Verde morreu esse capitão-mor, o qual foi substituído no comando da armada pelo seu primo Rui de Sousa, o qual se viria a destacar na chefia da delegação portuguesa que em 1494 assinou o Tratado de Tordesilhas.

A viagem para o Congo continuou a realizar-se em 1491 tendo-se revelado muito difícil, pois, segundo as escassas e vagas informações registadas por Rui de Pina, na relação que em 1492 escreveu sobre esta expedição, após a saída de Cabo Verde:

> a sua má estrela fez tanto que não tiveram vento algum e que, já longe da terra, que não podiam ver, foram obrigados muito tempo a ficarem aí. até que lhes faltou a água. Muitos adoeceram e tão gravemente que a maioria faleceu daquela grave doença, e estando eles em tanta necessidade e angústia, decidiram fazer orações[12].

Depois da realização de tais orações Rui de Pina concluiu esta parte da sua narrativa referindo que, finalmente, "deu vento favorável aos que tinham passado tão demorados trabalhos que no dia 29 do mês de março de 1491 chegaram ao rio do Padrão e através daquela via até ao reino do rei do Congo"[13].

A viagem demorara um total de três meses e dez dias, desde que saíra de Lisboa, sendo de considerar que o percurso entre Lisboa e Cabo Verde terá demorado, como habitualmente, uns quinze dias.

Esses navios não seguiram junto à costa, como é expressamente indicado no texto citado, pois foram para o mar alto, longe do litoral africano, pelo que se nos afigura razoável aceitar que tivessem começado por encontrar as calmarias equatoriais até conseguirem achar ventos favoráveis no Atlântico Sul ao terem contornado o Alísio de Sudeste, o que assim lhes permitiu chegar ao Congo.

Admitimos que nesta longa viagem os dois referidos pilotos, revelando a sua grande perícia de navegação, tivessem observado o regime dos ventos existente no Atlântico Sul, o qual poderia permitir uma rota mais favorável para no futuro ir ao cabo da Boa Esperança. Tal rota foi depois plenamente explorada em 1497 pela armada de Vasco da Gama, constituída por naus de velas redondas, que tinham de seguir com ventos favoráveis para poderem progredir, pois não podiam bolinar como as caravelas, que foram anteriormente usadas nas viagens de descobrimento pelas armadas de Diogo Cão, Bartolomeu Dias e Rui de Sousa.

---

[12] PINA, Rui de - **O cronista Rui de Pina e a "Relação do reino do Congo"**. Lisboa: CNCDP/IN-CM, 1992, p. 104-105.

[13] *Idem, ibidem*, pp. 104-107.

O recurso às naus foi possível em 1497 talvez devido ao melhor conhecimento do regime dos ventos adquirido em 1491 no decorrer da viagem que antecedeu a de Vasco da Gama no Atlântico Sul.

Para determinar a rota seguida pela armada de Vasco da Gama os seus dois principais pilotos, Pêro de Alenquer e Pêro Escolar, que haviam realizada a viagem ao Congo em 1491, aproveitaram-se dos ensinamentos que nesta obtiveram para conseguirem apurar a melhor forma de dobrar o cabo da Boa Esperança, o que fizeram durante três meses, desde que haviam deixado Cabo Verde. Note-se que tal tempo foi pouco mais do que aquele que demorou a fazer a viagem de Rui de Sousa entre Cabo Verde e o Congo

Esses pilotos tiveram ainda em conta o regime dos ventos que se tinham apurado no sul de África durante a viagem em que Bartolomeu Dias passou o cabo da Boa Esperança, sendo de sublinhar que nela participou Pêro de Alenquer.



Rota seguida por Vasco da Gama no descobrimento do caminho marítimo para a Índia, entre 1497 e 1498, segundo José Manuel Malhão Pereira.

A armada de Vasco da Gama depois de ter deixado a Praia rumou até à região da Serra Leoa, de onde seguiu para sudoeste até se aproximar do Brasil, tendo depois rumado para a África do Sul aproveitando os ventos dominantes que sopram perto dos 27º a 29º S.

Álvaro Velho registou na sua relação que em 22 de agosto de 1497 (sendo de admitir que a palavra agosto está por um lapso em vez de setembro), foram vistas "aves que iam para Terra" em pleno Atlântico Sul a umas 800 léguas para sul das ilhas de Cabo Verde[14].

Este facto foi tomado como um indício denunciador de haver alguma terra nas proximidades, a qual estaria ainda por identificar. Tal facto poderia ter estimulado uma exploração de passagem que aproveitasse e beneficiasse da derrota ocidental que se tinha de realizar no Atlântico Sul, mas Vasco da Gama decidiu continuar a viagem para oriente e não explorar para ocidente a região onde se encontrava.

Na altura em que Vasco da Gama observou as referidas aves, também assinalou a presença de uma baleia, que poderia estar relacionada com aquelas que ainda hoje se juntam na

[14] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, p. 160.

perigosa zona dos extensos baixos dos Abrolhos, que se estendem por cerca de 65 quilómetros no mar, por volta dos 18º S.

Essa zona poderia corresponder àquela por onde Vasco da Gama navegava na altura, sendo localizada por Álvaro Velho a pelo menos 800 léguas de Cabo Verde, o que equivale aproximadamente a 4 736 quilómetros, sendo tal a distância aproximada que foi expressa para indicar o percurso seguido desde a Praia até às proximidades desses baixos.

Os factos tão insólitos observados em 1497 foram reportados em 1500 a Pedro Álvares Cabral certamente pelo piloto Pêro Escolar, o qual ia na sua armada e havia visto tal fenómeno, tal como aconteceu com Nicolau Coelho, Diogo Dias e João de Sá, que também iam nessa armada e tinham acompanhado Vasco da Gama à Índia.

Este fator terá sido mais um motivo para levar a armada de Cabral à região onde as aves foram avistadas, permitindo que então fosse investigada. Deve realçar-se que a zona do rio do Frade, onde Cabral chegou em 23 de abril de 1500, está situada a 16º 42' S, apenas a cerca de 150 quilómetros a norte dos referidos baixos dos Abrolhos.

Camões aludiu corretamente a esta parte da viagem de Vasco da Gama, ainda que de forma muito sucinta, nos versos:

> Sempre, enfim, pera o Austro a aguda proa,
> no grandíssimo golfão nos metemos,
> deixando a Serra aspérrima Leoa.
> *Os Lusíadas*, V, 12.

Voltando à viagem de Vasco da Gama verificamos que durante a escala na Angra de Santa Helena os portugueses determinaram a latitude do local tendo o piloto Pêro de Alenquer verificado que esse local estava a cerca de 30 léguas do cabo da Boa Esperança, isto é, a cerca de 177 km, o que está perto da verdade, pois a distância que separa esses dois pontos ronda os 200 km.

Inicialmente os contactos entre os portugueses e os nativos da Angra de Santa Helena decorreram sem problemas, mas estes últimos acabaram por atacar os navegadores tendo mesmo ferido Vasco da Gama numa perna.

Camões referiu este episódio dramático com uma ponta de humor que se tornou famosa. Vale a pena recordar os seus versos, que em parte se baseiam em João de Barros e não em Fernão Lopes de Castanheda, o qual geralmente ia seguindo:

> Da espessa nuvem setas e pedradas
> chovem sobre nós outros sem medida,
> e não foram ao vento em vão deitadas
> que esta perna trouxe eu dali ferida:
> mas nos como pessoas magoadas
> a reposta lhe demos tão tecida,
> que em mais que nos barretes se suspeita
> que a cor vermelha levam desta feita.

E, sendo já Veloso em salvamento,
logo nos recolhemos pera a armada,
vendo a malicia feia e rudo intento
da gente bestial, bruta e malvada:
de quem nenhum melhor conhecimento
pudemos ter da Índia desejada,
que estarmos inda muito longe dela.
E assim tornei a dar ao vento a vela.

Disse então a Veloso um companheiro
(Começando-se todos a sorrir):
- Olá, Veloso amigo! Aquele outeiro
É melhor de descer que de subir:
- Sim é, responde o ousado aventureiro;
mas, quando eu pera cá vi tantos vir,
daqueles cães, depressa um pouco vim,
por me lembrar que estáveis cá sem mim.
Os Lusíadas, V, 33-35.

Terceira fase

A terceira fase da viagem de Vasco da Gama corresponde à passagem pela África do Sul, durante a qual se percorreu uma região que já havia sido descoberta até ao rio do Infante por Bartolomeu Dias em 1488, a qual fazia a transição entre o Atlântico e o Índico[15].

A saída da Angra de Santa Helena ocorreu em 16 de novembro de 1497 tendo o cabo da Boa Esperança sido dobrado em 22 de novembro.

A terceira escala da viagem foi feita na Angra de São Brás (34° 10' S; 18º 51' E), onde a armada chegou em 25 de novembro, tendo partido em 7 de dezembro, depois dos portugueses terem acabado por se deparar com a hostilidade dos nativos.

A passagem pelo rio do Infante, o último local descoberto por Bartolomeu Dias, ocorreu em 17 de dezembro de 1497. A armada demorara um mês a percorrer cerca de 1200 km.

O rio do Infante, assim denominado por João Infante ter sido o primeiro a lá chegar, foi o último sítio descoberto por Bartolomeu Dias e corresponde a um local que tem sido identificado como o Great Fish River (33º 29' S; 27º 08' E). Eric Axelson, contudo, defendeu que o rio do Infante corresponderá ao Keiskama River (33º 16' S; 29º 29' E), cuja foz se localiza em Hamburg[16].

[15] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 162-167; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 373-387.

[16] AXELSON, Eric, **Congo to Cape. Early Portuguese Explorers.** Londres: Faber and Faber, 1973, p. 143.

O fundamento para esta atribuição, que também se nos afigura ser a mais razoável, resulta da circunstância de Álvaro Velho ter escrito em dezembro de 1497, durante a viagem de Vasco da Gama, que "do padrão ao rio do Infante há 15 léguas"[17]. Esta distância, que corresponde a cerca de 88,8 km, aproximase da que separa o local onde foi erguido o referido padrão, em 12 de março de 1488, no sítio de Kwaaihoek ou False Island (33º43' S; 26º37' E) do Keiskama River, enquanto o Great Fish River está a apenas cerca de 50 km do sítio do padrão.

É nesta fase da viagem que Camões evocou o famoso episódio do Adamastor que simboliza as dificuldades da passagem do cabo da Boa Esperança.

> Eu sou aquele oculto e grande Cabo
> a quem chamais vós outros Tormentório,
> que nunca a Ptolomeu, Pompónio, Estrabo,
> Plínio e quantos passaram fui notório.
> Aqui toda a africana costa acabo
> Neste meu nunca visto Promontório,
> que pera o Pólo Antártico se estende,
> a quem vossa ousadia tanto ofende.
> *Os Lusíadas*, V, 50.

Quarta fase

A quarta fase da viagem de Vasco da Gama realizou-se "por mares nunca de antes navegados" à descoberta da costa da África Oriental entre o rio do Infante e a ilha de Moçambique[18].

Depois de passar o rio do Infante a armada de Vasco da Gama descobriu terras até então ignoradas.

Camões evocou esta fase da viagem nos versos:

> Daqui fomos cortando muitos dias,
> entre tormentas tristes e bonanças,
> no largo mar fazendo novas vias,
> só conduzidos de árduas esperanças:
> co mar um tempo andámos em porfias,
> que, como tudo nele são mudanças,
> corrente nele achámos tão possante,
> que passar não deixava por diante:

[17] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, p. 166.

[18] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 167-175; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 387-418.

Era maior a força em demasia,
segundo pera traz nos obrigava,
do mar, que contra nós ali corria,
que por nós a do vento que assoprava.
injuriado Noto da porfia
em que co mar (parece) tanto estava,
os assopros esforça iradamente,
com que nos fez vencer a grão corrente.
Os Lusíadas, V, 66-67.

Durante esta difícil e inovadora parte da viagem, durante a qual se passou no Natal de 1498 pela Terra que por isso se passou a chamar Natal, a armada deteve-se em 10 de janeiro de 1498 numa quarta escala ocorrida num sítio que foi chamado Terra da Boa Gente com um rio do Cobre, o qual corresponde ao atual Inharrime (24° 52' S; 34° 29' E), em Moçambique. Aí foram bem recebidos pelos nativos.

Em 15 de janeiro, os portugueses deixaram esse território.

Vasco da Gama continuou a viagem tendo feito em 22 de janeiro uma quinta escala no Rio dos Bons Sinais, que corresponde ao Quelimane (18° 15' S; 36° E), também em Moçambique.

Esta escala, onde os portugueses foram igualmente bem recebidos, durou pouco mais de um mês, porque tiveram de limpar os navios e reabastecer-se.

A armada partiu daí em 24 de fevereiro.

Em 1 de março de 1498, Vasco da Gama avistou uma ilha que de seguida foi identificada como sendo Moçambique (15° 2' S; 40° 44' E).

Aí decorreu a sexta escala da viagem onde os portugueses verificaram que neste local os muçulmanos já estavam estabelecidos e integrados numa rede comercial que abrangia o Índico ocidental.

Nesta ilha Vasco da Gama contratou um piloto que orientou a armada na continuação da viagem, a qual foi retomada a 29 de março de 1498, depois de se terem recebido sinais de hostilidade pelos locais ao terem constatado que os portugueses eram cristãos e não turcos, como haviam pensado inicialmente.

Nesta fase da viagem a armada de Vasco da Gama percorreu cerca de 2800 km num total de 3 meses e 12 dias.

Camões refere-se a esta última escala da seguinte forma:

Esta ilha pequena que habitamos,
É em toda esta terra certa escala,
De todos os que as ondas navegamos,
De Quíloa, de Mombaça, e de Sofala:
E, por ser necessária, procuramos,
Como próprios da terra, de habitá-la;
E porque tudo enfim vos notifique,
Chama-se a pequena ilha: Moçambique.
Os Lusíadas, I, 54.

Quinta fase

Na quinta fase da viagem de Vasco da Gama foram sendo identificados territórios dominados pelos muçulmanos entre a ilha de Moçambique e Melinde[19].

Depois dos portugueses terem deixado a ilha de Moçambique em 29 de março de 1498 tentaram em vão ir a Quíloa, mas na impossibilidade de o conseguirem, tiveram de continuar viagem até fazerem uma sétima escala em Mombaça (4° 5' S; 39° 40' E), no Quénia, onde chegaram em 7 de abril.

Daí partiram em 13 de abril, já sem o piloto de Moçambique, que fugiu da armada na sequência de uma tentativa frustrada de ataque aos portugueses.

Continuando a viagem Vasco da Gama chegou em 14 de abril de 1498 a Melinde (3° 13' S; 40° 6' E), onde fizeram uma oitava escala.

Desde Moçambique os portugueses percorreram uns 1400 km durante 16 dias.

Vasco da Gama foi bem recebido em Melinde, cujo rei era rival do de Mombaça, sendo de destacar que nesta escala foi possível obter um piloto guzarate, do norte da Índia, que orientou os portugueses na travessia do Índico Ocidental e na chegada à Índia[20].

Os portugueses estiveram em Melinde até 24 de abril de 1498.

Camões evocou esta conjuntura nos seguintes versos:

> E como o Gama muito desejasse
> piloto pera a Índia, que buscava,
> cuidou que entre estes mouros o tomasse,
> mas não lhe sucedeu como cuidava;
> que nenhum deles há que lhe ensinasse
> a que parte dos céus a Índia estava;
> porém dizem-lhe todos que tem perto
> Melinde, onde acharão piloto certo.
>
> Louvam do rei os mouros a bondade,
> condição liberal, sincero peito,
> magnificência grande, e humanidade,
> com partes de grandíssimo respeito.
> O capitão o assela por verdade,
> porque já lho dissera deste jeito.
> *Os Lusíadas*, II, 70-71.

[19] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 175-182; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 419-449.

[20] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 181-182; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 440-447.

Sexta fase

A sexta e última fase da viagem que descobriu o caminho marítimo para a Índia corresponde à travessia do Índico Ocidental com a chegada à Índia, que passou a ser identificada corretamente.

Os portugueses tendo partido de Melinde em 24 de abril de 1498 chegaram ao Monte Eli (12° 1' N; 75° 12' E), na Índia, em 18 de maio[21].

Poucos dias depois, em 21 de maio, a armada ancorou em frente a Calecute, atualmente denominada Kozhikode (11° 15' N; 75° 46' E). Era a sua nona e última escala.

Tinham percorrido uns 4400 km em 27 dias.

Camões evocou o júbilo do encontro da Índia nos seguintes versos:

> Já a manhã clara dava nos outeiros,
> por onde o Ganges murmurando soa,
> quando da celsa gávea os marinheiros
> enxergaram terra alta, pela proa,
> já fora de tormenta, e dos primeiros
> mares, o temor vão do peito voa,
> disse alegre o piloto melindano:
> - Terra é de *Calecu*, se não me engano.
>
> Esta é, por certo, a terra que buscais
> da verdadeira Índia, que aparece;
> e se do mundo mais não desejais,
> vosso trabalho longo aqui fenece.
> Sofrer aqui não pôde o Gama mais,
> de ledo em ver que a terra se conhece;
> os geolhos no chão, as mãos ao céu
> a mercê grande a Deus agradeceu.
>
> As graças a Deus dava, e razão tinha,
> que não somente a terra lhe mostrava
> que, com tanto temor, buscando vinha,
> por quem tanto trabalho experimentava,
> mas via-se livrado, tão asinha,
> da morte, que no mar lhe aparelhava
> o vento duro, férvido e medonho,
> como quem despertou de horrendo sonho.
> *Os Lusíadas*, VI, 92-94.

[21] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama", in **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 182-183; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 447-456.

Durante pouco mais de 10 meses Vasco da Gama descobriu mares e terras que lhe permitiram encontrar a Índia tendo percorrido, com todas as complicações com que se depararam, uns 25 000 km. Ele conseguiu assim ligar pela primeira vez o Atlântico e o Índico, a Europa e a Ásia, através daquela que foi a mais longa e difícil viagem marítima até então realizada.

Ao ultrapassar a velha "Rota do Levante" pela original "Rota do Cabo" iniciava-se uma nova época nas relações entre o Ocidente e o Oriente.

Calecute: o ponto alto da viagem de Vasco da Gama

Considerando que a conjuntura mais importante da viagem de Vasco da Gama corresponde à da chegada a Calecute e ao que aí aconteceu vamos determo-nos um pouco na observação de algumas ocorrências de maior destaque sobre o que se passou numa fase inicial, sem que particularizemos o que sucedeu depois.

Focamos assim e apenas o primeiro reconhecimento da Índia pelos portugueses durante uma escala que demorou pouco mais de 3 meses até que a armada deixou Calecute em 29 de agosto de 1498[22].

Os contactos estabelecidos entre portuguesas e indianos foram iniciados por um degradado português que desembarcou em Calecute em 21 de maio de 1498 tendo-se encontrado de seguida com dois mouros de Tunes, com os quais estabeleceu um diálogo muito significativo sobre os objetivos da expedição portuguesa.

De seguida Vasco da Gama diligenciou a marcação de uma entrevista com o rei local, que era denominado samorim. Entretanto este recomendou que Vasco da Gama deixasse Calecute para se dirigir a uma região situada cerca de 25 km mais a norte, em Pandarane (Pantalayni Kollam), por ser um local em que as condições naturais permitiam que os navios pudessem ficar bem protegidos durante a monção, a qual estava então a começar.

É de realçar o facto pouco referenciado de que a armada de Vasco da Gama ficou aí ancorada e não frente à desabrigada cidade de Calecute, como geralmente se refere de forma errónea.

Na manhã de 28 de maio de 1498, Vasco da Gama e os seus companheiros deixaram a armada em batéis engalanados com bandeiras e levando trombetas, que se destinavam a anunciar de forma aparatosa a chegada da embaixada portuguesa.

Vasco da Gama decidiu ir a terra para negociar com o samorim, apesar da oposição dos restantes dirigentes da armada, que receavam o risco que ele poderia correr.

O capitão-mor, contudo, revelou grande coragem ao considerar que tinha de cumprir pessoalmente a sua missão junto do soberano local, tendo por isso desembarcado na praia de Pandarane levando consigo um grupo de treze homens.

[22] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama", in **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 182-201; GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 456-537.



Calecute vista do mar.

Fernão Lopes de Castanheda registou alguns dos seus nomes: Diogo Dias, escrivão da nau *São Gabriel* e o segundo homem mais importante da comitiva; Fernão Martins, o língua, isto é, o intérprete, que foi uma personalidade chave nesta embaixada, pois era ele quem fazia a ligação com os interlocutores indianos recorrendo à língua árabe; João de Sá, escrivão da nau *São Rafael*; Gonçalo Pires, um marinheiro importante e amigo de longa data de Vasco da Gama; Álvaro Velho e Álvaro de Braga, escrivão da caravela *Bérrio*[23].

Álvaro Afonso também poderá ter sido um dos criados de Vasco da Gama que foi na embaixada, pois este conterrâneo do seu senhor é expressamente mencionado num documento de 28 de março 1501 como tendo ido com Vasco da Gama a Calecute ("com ele fôra a *Calecud*")[24].

Os homens escolhidos para a constituição do grupo de companheiros de Vasco da Gama correspondiam a menos de um décimo da tripulação e foi considerado o mais adequado para dar dignidade à embaixada.

Os três escrivães foram escolhidos para serem os principais conselheiros de Vasco da Gama, visto serem pessoas com importantes responsabilidades na expedição e dotados de capacidade de observação das realidades envolventes e poderem estudar as formas de estabelecer negócios naquela cidade.

Quanto a Álvaro Velho ele foi escolhido para continuar a registar por escrito aquilo que acontecesse, visto que ia encarregado de narrar o que de mais importante ocorria na viagem, sendo assim necessário presenciar o que então se passasse para o poder transmitir da forma mais completa possível.

Os portugueses iam vestidos com as suas melhores roupas, pois era preciso conferir a maior solenidade a uma delegação de representantes do rei de Portugal e impressionar o mais possível os indianos com a riqueza alardeada pela sua indumentária, pois estes nunca tinham visto algo de parecido, além de que os seus trajes eram muito sumários para assim se poderem adaptar melhor às temperaturas muito elevadas que aí se faziam sentir.

---

[23] CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses**. Coimbra: João de Barreira e João Álvares, p. 50.

[24] REBELO, Brito – "Navegadores e exploradores portugueses até ao XVI século: (Documentos para a sua história): Vasco da Gama, sua família, suas viagens, seus companheiros". **Revista de Educação e Ensino.** Lisboa: vol. 13, 1898, doc. XVII, pp. 63-64.

Os preparos dos estrangeiros, além das suas características físicas e da cor clara da pele, foram fatores que motivaram uma grande curiosidade da parte dos indianos face aos estranhos visitantes vindos de uma terra muito longínqua que desconheciam.

Os portugueses foram bem recebidos na praia pelo *bale*, importante governante local encarregado de os levar ao samorim, o qual estava acompanhado por muitos homens, alguns dos quais andavam sempre com armas na mão, o que surpreendeu os portugueses.

Os indianos demonstraram ficar contentes em receber os forasteiros, revelando um encontro cordial entre pessoas de civilizações que se confrontavam pela primeira vez.

Os portugueses também ficaram admirados com os palanquins em que os indianos fizeram transportar o *bale* e Vasco da Gama. Cada um deles ia reclinado ou sentado nestas espécies de andores que eram um tipo de transporte utilizado apenas pelas personalidades mais importantes e por mercadores muito ricos.

Vasco da Gama instalou-se no palanquim que lhe fôra destinado, o qual era transportado por seis homens que se iam revezando e caminhavam de forma veloz. Estes eram acompanhados com dificuldade pelos restantes portugueses, que depois de viverem durante tantos meses no reduzido espaço dos navios, se tinham de adaptar a uma marcha acelerada em terreno arenoso. O longo caminho de cerca de 25 km até Calecute iniciou-se com muitos indianos a acompanhar os portugueses.

Depois de deixar Pandarane a comitiva caminhou durante mais de duas horas, para percorrer os cerca de 13 km que separam Pandarane de Capua (Kappad), povoação que havia sido avistado do mar em 20 de maio. Ao chegar a esta escala da viagem a comitiva deteve-se para descansar e comer a refeição do início da tarde.

Aí o *bale* separou-se de Vasco da Gama, tendo-se este aposentando na casa de um homem importante, tendo os restantes portugueses ficado nas proximidades a repousar e a comer uma refeição que consistiu em peixes cozidos acompanhados de arroz com muita manteiga.

Apesar da qualidade do repasto que lhes foi servido o capitão-mor não quis então comer.

Terminada a refeição os portugueses andaram durante pouco tempo até chegarem a Elathur, povoação próximo da foz do rio Korapuzha, onde entraram em duas embarcações ligadas, formando uma jangada, expressão que passaria do malaiala para o português.

O rio Korapuzha é bastante largo e de águas serenas, seguindo durante parte do seu curso uma direção paralela ao mar. Nas suas margens os portugueses observaram com atenção os numerosos navios aí varados, alguns deles de grande porte e até maiores do que os da armada de Vasco da Gama.

Durante a monção eles eram ali colocados em local abrigado. Tais navios não estavam equipados com artilharia, não tinham pregos, estavam dotados de um só mastro e apenas podiam navegar com vento à ré.

A jangada de Vasco da Gama e dos seus companheiros era acompanhada de muitas embarcações, levando não apenas as pessoas que vinham já de Pandarane, mas também de outras que se lhes juntaram em Capua e ao longo do percurso.

As observações que nos mostram os portugueses constantemente rodeados de indianos evidencia a realidade de ser então que estes descobriram os europeus.

A viagem pelo rio terá durado menos de duas horas, tempo que em média demora a percorrer a ligação de Elathur a Eranjikkal, local onde se retoma a estrada para Calecute.

Os portugueses e os seus numerosos acompanhantes indianos começaram então uma nova etapa da jornada terrestre, tendo Vasco da Gama voltado a instalar-se no palanquim e os seus companheiros continuado a caminhar.

No itinerário seguido pela comitiva entre o rio e Calecute os portugueses pararam por duas vezes, pois o *bale* decidiu mostrar-lhes dois templos hindus.

Vasco da Gama e os seus companheiros não tinham conhecimento de religiões diferentes da cristã, da islâmica e da judaica, para lá das que tinham os gentios africanos ou da Antiguidade. Perante as manifestações do divino que eles tiveram ocasião de observar nesses templos não descobriram que estavam perante uma religião que deveria ser classificada entre as gentias.

O fator que terá contribuído de forma decisiva para tal confusão encontra-se na arreigada convicção que levavam, reforçada desde Melinde, segundo a qual os habitantes da Índia seriam cristãos que descendiam daqueles que haviam sido convertidos por um mítico São Tomé, com os quais se havia perdido o contacto.

Fernão Martins, o intérprete português que ia na comitiva e falava árabe com os responsáveis locais que a acompanhavam, talvez não dominasse bem essa língua, pois não percebeu que estava perante seguidores da religião hindu.



Itinerário de Vasco da Gama entre Pandarane e Calecute em 28 de maio de 1498.

Depois de um percurso entre palmeiras e casas, que eram na sua grande maioria humildes, a observação de um templo em cantaria, que constituía uma obra de arte, surpreendeu os portugueses, que finalmente viam maravilhados uma manifestação da presença alegadamente cristã que vinham procurando desde Moçambique.

O local onde se situava o templo não foi denominado em nenhuma fonte, mas considerando a sequência do itinerário seguido pela embaixada portuguesa deduz-se que ele corresponde àquele que se encontra em Puthur.

Atualmente, como certamente já em 1498, o culto neste antigo templo hindu é consagrado a Durga, esposa de Kali.

Neste local Vasco da Gama decidiu fazer uma oração perante uma escultura que pensou ser-lhe dito tratar-se de uma representação de Nossa Senhora. Nesse ato de demonstração da sua

fé ele revelava a convicção de estar num templo cristão, apesar de se admirar com as muito estranhas expressões artísticas que eram utilizadas para representar santos, cujo sentido não percebia, considerando que algumas tinham dentes muito grandes e outros quatro e cinco braços, apesar de terem diademas.

O significado destas representações incompreensíveis não foi explicado a Fernão Martins e este talvez não o tenha perguntado, ou se o fez não terá entendido o que lhe terá sido comunicado, pois os indianos não lhe podiam ter dito que aquele era um local de culto cristão.

Fernão Lopes de Castanheda ao referir-se ao episódio em que Vasco da Gama e os seus companheiros rezaram afirmou que João de Sá foi o único a expressar dúvidas sobre se o templo seria uma igreja de cristãos, pois tinha relutância em acreditar que imagens tão feias, como eram aquelas que viam pintadas à sua volta, pudessem representar santos. Ele afirmou mesmo que: "se isto é diabo eu adoro a Deus verdadeiro" e Vasco da Gama ao ouvi-lo sorriu[25].

A convicção do cristianismo dos indianos, que não eram muçulmanos, sempre esteve presente entre os portugueses, tendo por isso sido transmitida a D. Manuel I, ainda que fosse reconhecido serem as suas formas de culto bastante diversas das conhecidas.

Os hindus que levavam os portugueses a estes templos terão estranhado os seus comportamentos, mas viram com agrado as práticas dos visitantes, que revelavam não ser muçulmanos, mas, sem serem hindus, adoravam as suas divindades. De qualquer forma eles teriam algumas reservas relativamente aos portugueses, já que não os deixavam entrar na parte mais íntima do templo, o *garbha grha*.

A parte do complexo das estruturas relacionadas com o templo visitado por Vasco da Gama que permanece tal e qual foi observado por ele em 28 de maio de 1498 é um grande tanque feito de pedra aparelhada.

Esta construção, que está junto do templo, deixou espantados os portugueses, não apenas devido à sua grandeza, mas também porque eles nunca tinham visto nada parecido. Outros tanques que viram na região de Calecute foram maravilhando os homens da comitiva.

Após mais de dez meses no mar eles depararam-se espantados com um mundo que se revelava diferente e pleno de maravilhas.

Tendo sido agradavelmente surpreendidos com as práticas religiosas dos portugueses os indianos que os acompanhavam levaram-nos a visitar um segundo local de culto, idêntico ao anterior, o qual estava situado em Varakkal.

Segundo Álvaro Velho este segundo templo situava-se "à entrada da cidade", o que corresponde à região de Nadakkavu, nos arredores de Calecute.

Com a aproximação da cidade os portugueses foram alvo da curiosidade de um crescente número de indianos e envolvidos num banho de multidão com proporções cada vez maiores. A descoberta de estranhos forasteiros vindos de muito longe atraiu a atenção da abundante população da cidade.

[25] CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses**. Coimbra: João de Barreira e João Álvares, 1551, pp. 52-53.

A comitiva seguiu por uma rua principal até ser levada a uma casa onde os seus elementos puderam repousar, resguardando-se da curiosidade agressiva da multidão, que aparecia de todos os lados para os ver.

Os portugueses ficaram durante algum tempo nesse local enquanto aguardavam que os viessem buscar para a audiência com o samorim.

Entretanto este enviara ao seu encontro uma personalidade importante que era irmão do *bale*. A sua missão era levar Vasco da Gama da casa onde estava para o palácio.

Este senhor trazia um numeroso conjunto de acompanhantes, os quais ao recomeçarem a viagem tocavam música.

Uma particularidade digna de nota foi a de que a abrir o desfile ir um homem com uma espingarda, com a qual ia dando tiros.

A receção prestada aos portugueses ia sendo feita com grande dignidade, tendo mesmo Álvaro Velho considerado que Vasco da Gama era levado "com muito acatamento, tanto e mais do que se podia em Espanha fazer a um rei".

Os portugueses passavam por uma experiência impressionante marcada pelo envolvimento numa vasta moldura humana, no meio de um ambiente estranho e exótico, marcado pelo intenso calor e pelo colorido de uma vegetação pujante e com odores diferentes daqueles que conheciam.

A viagem desde a praia de Pandarane até ao palácio do samorim demorou quase todo o dia, pois quando chegaram ao seu objetivo já a tarde estava a terminar, havendo apenas uma hora de luz, o que significa estarem por volta das 18 horas.

Ao chegar ao palácio Vasco da Gama foi recebido pelas mais importantes dignidades da corte.

A entrada no palácio fez-se por uma porta que dava acesso a um vasto terreiro e depois de o terem percorrido passaram ainda por mais quatro portas, até verem uma grande sala onde estava o samorim.

O avanço da comitiva portuguesa só se conseguia fazer à custa de empurrões e pancadas nas pessoas que se tinham posto no caminho.

Por fim e antes de passar a porta de acesso à sala onde estava o samorim Vasco da Gama foi recebido por um velho de corpo pequeno, que era um brâmane e tido como o principal consultor religioso do samorim. Esse homem revelou-se muito afável pois foi abraçar Vasco da Gama.

Depois da entrada que se revelara tão difícil e exigindo um grande esforço físico, os portugueses puderam contemplar a sala de receções onde se encontrava deitado o samorim. Este apresentava um grande número de adornos ricos a testemunhar não só a sua riqueza mas também a sua manifesta cobiça por bens valiosos.

Vasco da Gama, depois da observação do local onde se encontrava e de se recompor da surpresa suscitada pela visão do samorim naquela situação, avançou na sua direção e mantendo uma distância razoável fez uma saudação à maneira indiana, que lhe havia sido previamente ensinada e que ele quis realizar, de forma a mostrar a preocupação em ser polido para com o samorim e para que não pudesse de alguma forma ferir a sua suscetibilidade.

Depois deste traço de fina cortesia, bem reveladora de que Vasco da Gama não manifestou uma atitude eurocêntrica, o samorim, mostrando-se displicente, fez um gesto com a mão direita na direção de Vasco da Gama que foi compreendida como pretendendo que ele se fosse sentar nas proximidades, num dos degraus do estrado em que se encontrava.

De seguida o samorim olhou com curiosidade para os outros portugueses que mandou sentar num poial que também lhe ficava próximo, de forma a poder observá-los. Como estes tivessem pedido água o samorim ordenou que lha dessem para assim a poderem beber e refrescar-se, pois vinham sedentos e muito acalorados depois de terem feito uma tão longa caminhada de mais de duas dezenas de quilómetros, durante a qual suportaram temperaturas muito elevadas.

O samorim mandou de seguida dar frutos aos portugueses, entre os quais se contavam jacas e uma espécie de figos (ou bananas?) que os portugueses avaliaram como muito saborosos.

Foi com grande curiosidade que o samorim observou as atitudes dos estrangeiros a comer e a beber até que voltou a preocupar-se com Vasco da Gama. Pediu-lhe então, que através do seu intérprete falasse com os seus cortesãos, pessoas muito importantes aos quais podia comunicar o que quisesse, que eles lho diriam depois.

Perante esta atitude inesperada e distante, Vasco da Gama não aceitou tal procedimento para com um delegado do rei de Portugal em missão oficial e respondeu-lhe com um tom indignado, através de Fernão Martins, que sendo ele um embaixador régio a sua missão só podia ser cumprida desde que falasse pessoalmente com ele e não através de terceiros.

O samorim ficou surpreendido com a reação de Vasco da Gama, mas acedeu ao pedido e concedeu-lhe a receção reservada que ele solicitara.

Vasco da Gama foi conduzido a uma outra sala na companhia de Fernão Martins, enquanto o resto da comitiva portuguesa ficou no mesmo local entretendo-se junto de uma varanda. O sol estava então a acabar de se pôr pelo que seriam umas 19 horas.

Pouco tempo depois da saída de Vasco da Gama o samorim foi para a sala onde ele já estava e voltou a deitar-se noutra cama ficando acompanhado por quatro pessoas que eram o seu intérprete; o brâmane, seu conselheiro religioso: o velho que lhe dava o bétele e um responsável pelas suas finanças, o qual foi visto pelos portugueses como sendo o seu "vedor da fazenda".

O samorim começou por perguntar muito diretamente a Vasco da Gama o "que era o que queria?".

Este respondeu-lhe então com um extenso discurso, que Fernão Martins terá tido dificuldade em traduzir para árabe, o qual, por sua vez, ia sendo traduzido para malaiala, a língua do Malabar, pelo intérprete do samorim.

Álvaro Velho ao registar o resumo das palavras de Vasco da Gama na sua relação da viagem baseou-se nas informações que lhe foram comunicadas pelo próprio capitão-mor ou por Fernão Martins.

> disse como ele era embaixador de um rei de Portugal, o qual era senhor de muita terra e era muito rico de todas as cousas, mais que nenhum rei daquelas partes; e que havia sessenta anos que os reis seus antecessores mandavam, cada ano, navios a descobrir

> contra aquelas partes, porquanto sabiam que, em aquelas partes, havia reis cristãos como eles. E que, por este respeito, mandavam a descobrir esta terra; e não porque lhe fosse necessário ouro nem prata, porque, tinha tanto em abundância que lhe não era necessário havê-lo desta terra. Os quais capitães iam e andavam lá um ano e dous, até que lhes falecia o mantimento, e sem acharem nada se tornavam pera Portugal. E que agora um rei, que se chamava D. Manuel, lhe mandara fazer estes três navios e o mandara por capitão-mor deles; e lhe dissera que ele se não tornasse pera Portugal, até que lhe não descobrisse este rei dos cristãos, e que se tornasse que lhe mandaria cortar a cabeça. E que se o achasse, que lhe desse duas cartas, as quais cartas lhe ele daria ao outro dia e que assim lhe manda dizer, por palavra, que ele era seu irmão e amigo[26].

A conceção expressa em 1498 de haver sessenta anos que se realizavam buscas para chegar à Índia terá sido comunicada em 1497 a Vasco da Gama pelo próprio D. Manuel I ou pelos seus principais conselheiros, com destaque para Duarte Galvão, se é que ela não era uma noção de carácter geral que circulava nos círculos mais informados da corte manuelina.

Por tal referência pode deduzir-se, ao subtrairmos os sessenta anos a 1498 ou 1497, que havia então a convicção de que o processo que levou os portugueses à Índia se havia iniciado em 1438 ou 1437. Considerando que estas datas correspondem a um período da História da Expansão Portuguesa centrado nas questões relativas à infeliz expedição a Tânger temos de considerar que por esses anos não houve qualquer iniciativa no sentido de realizar descobrimentos geográficos. Por tal motivo a interpretação a fazer da referência aos sessenta anos é a de que ela corresponde apenas a uma aproximação cronológica que serviu a Vasco da Gama e a D. Manuel I para referenciarem de uma forma genérica como datando do período henriquino o início do processo dos Descobrimentos tendo em vista levar os portugueses à Índia.

A noção de D. Manuel I quanto ao momento preciso que marcaria o início do esforço expansionista que permitiria o descobrimento do caminho marítimo para a Índia encontra-se na carta de 10 de janeiro de 1500 passada a Vasco da Gama na qual lhe concedia recompensas pela realização do seu feito.

No extenso preâmbulo desse diploma sumariam-se os antecedentes do empreendimento e nele se leem as seguintes palavras: "sendo polo infante D. Henrique meu tio começado o descobrimento da terra de Guiné na era de 1433, com tenção e desejo de pola costa da dita terra de Guiné se haver de descobrir e achar a Índia, a qual até os tempos de agora nunca por ele foi sabida"[27],

O rigor colocado na precisão cronológica expressa na menção do ano de 1433, que corresponde ao da primeira tentativa de Gil Eanes passar o cabo Bojador, demonstra uma grande preocupação histórica na datação do início do processo em causa e fundamenta-se numa data registada por Gomes Eanes de Zurara no capítulo 9 da sua *Crónica dos feitos da Guiné*.

---

[26] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, pp. 188-189

[27] MARQUES, João Martins da Silva - **Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História.** Lisboa: Instituto para a Alta Cultura, 1971, p. 559.

Como representante de um rei, que queria enaltecer, Vasco da Gama teve de expressar de forma exagerada a riqueza e poder de Portugal, procurando por este modo causar boa impressão junto do samorim, captando a sua atenção e cobiça para a importância dos benefícios que ele poderia recolher do bom relacionamento com os portugueses.

Todas as considerações emitidas por Vasco da Gama deixaram espantado o samorim, que não podia deixar de ficar surpreendido com o teor deste tipo de mensagem e ao responder-lhe disse-lhe simplesmente "que ele fosse bem-vindo e que assim o havia ele por irmão e amigo; e que ele lhe mandaria embaixadores a Portugal com ele".

Em resposta à demonstração deste bom acolhimento Vasco da Gama ter-lhe-á comunicado "que assim lho pedia de mercê, porquanto ele não ousaria aparecer presente a el-rei, seu senhor, se não levasse alguns homens de sua terra"[28].

Por estas observações verifica-se que desde o início dos contactos entre o samorim e Vasco da Gama este esteve sempre interessado em levar indianos para Portugal, a fim de eles poderem dar um testemunho direto da terra aonde chegara, o que acabaria por fazer ao deixar Calecute, ainda que o tivesse feito recorrendo à força.

O primeiro encontro entre Vasco da Gama e o samorim foi apenas uma apresentação formal, ficando marcado para o dia seguinte e com mais tempo uma nova entrevista, durante a qual lhe apresentou uma carta de D. Manuel I que levava.

A missão de Vasco da Gama nos dias seguintes não correu como esperado devido a oposição dos muçulmanos que receavam a concorrência dos portugueses. Foi por tal motivo que não foi possível estabelecer uma feitoria portuguesa em Calecute, como era desejado por Vasco da Gama, além de que os produtos levados pelos portugueses não interessaram os indianos por serem muito pobres, visto que os portugueses não iam preparados para a realidade dos mercados orientais.

De entre os versos de Camões evocativos da missão de Vasco da Gama na Índia podemos referenciar os seguintes, nomeadamente aqueles que se referem ao encontro entre o capitão-mor e o samorim:

> Sabe que há muitos anos, que os antigos
> reis nossos firmemente propuseram
> de vencer os trabalhos, e perigos,
> que sempre às grandes cousas se opuseram
> e descobrindo os mares inimigos
> do quieto descanso, pretenderam
> de saber que fim tinham, e onde estavam
> as derradeiras praias que lavavam.
> *Os Lusíadas*, VIII, 70.

[28] VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1983, p. 189.

Camões salientou aquilo que para Vasco da Gama era mais importante quando lhe atribuiu as seguintes palavras perante o samorim:

> A ti chegámos, de quem só queremos
> sinal, que ao nosso rei de ti levemos.
> *Os Lusíadas*, VIII, 73.

O início de uma nova época

A viagem de Vasco da Gama foi um dos momentos chave dos Descobrimentos e permitiu que o seu responsável se tornasse um daqueles "que por obras valerosas se vão da lei da morte libertando", ocupando assim um lugar proeminente e simbólico na memória coletiva.

Tão importante acontecimento marcou o início de uma nova época da História pois a partir de então passaram a estabelecer-se relações diretas, regulares e sistemáticas entre a Europa e a Ásia alterando assim as realidades económicas, sociais, políticas, culturais e religiosas destes continentes.

Camões evocou muito bem tal realidade em várias partes de *Os Lusíadas*, nomeadamente quando escreveu:

> Nisto trabalha só, quem bem sabia
> que depois que levasse esta certeza,
> armas, e naus, e gentes mandaria
> Manuel, que exercita a suma alteza,
> com que a seu jugo e lei submeteria
> das terras, e do mar a redondeza,
> que ele não era mais que um diligente
> descobridor das terras do Oriente
> *Os Lusíadas*, VIII, 57.

O Poeta registou a importantíssima circunstância da viagem de Vasco da Gama ter iniciado a chamada "Carreira da Índia", que passou a ligar anualmente Portugal e o Oriente, o que se vê nos seguintes versos:

> (…) que virão
> do Tejo, pelo mar que o Gama abrira,
> armadas que as ribeiras venceriam
> por onde o Oceano Índico suspira.
> *Os Lusíadas*, X, 10.

Camões narrou os feitos dos portugueses em "versos deleitosos" numa hábil construção que permanecerá viva num constante e aliciante convite à leitura de *Os Lusíadas*.

Ao construir *Os Lusíadas* Camões teve em vista cantar os portugueses como um herói coletivo, daí o recurso ao nome Lusíadas que deu à sua obra. Tal facto não impede de evidenciar que entre eles Vasco da Gama é assumido como o protagonista central da ação que ele narrou, pois vê-o como o maior herói épico de todos os tempos.

Camões faz com que Vasco da Gama deixasse de ser um obscuro "homem de carne e sentidos", para recorrer a um verso de uma sua canção, para o transformar num herói mítico e quase divino.

O objetivo do encontro revolucionário entre o Ocidente e o Oriente protagonizado por Vasco da Gama está expresso de uma forma tão simples como sublime nestes versos:

> Os Portugueses somos do Ocidente,
> vimos buscando as terras do Oriente
> *Os Lusíadas*, I, 50.

O feito levado a cabo por Vasco da Gama constitui uma das realizações que marcam de forma indelével não apenas uma época, mas a História da Humanidade no seu conjunto.

Foi em Lisboa, rainha dos mares e mãe dos Descobrimentos, que, pela primeira vez, se começou a ter uma imagem moderna do mundo, a qual era muitíssimo mais correta do que a existente antes da realização da viagem de Vasco da Gama à Índia.

Três anos depois deste ter regressado a Lisboa foi possível a um cartógrafo português anónimo aí concluir, em outubro de 1502, um planisfério onde se apresentava a Terra com o rigor nunca antes alcançado.

Tal obra foi comprada por Alberto Cantino para a enviar ao duque de Ferrara, em Itália, tendo sido por isso que ficou conhecida por "planisfério de Cantino".

Nele se registavam os continentes com proporções realistas e mais amplas do que aquelas que até então haviam sido vistas: a África já se aproximava bastante da sua forma real; na Ásia precisara-se a posição e a forma da Índia e no Ocidente surgia um mundo novo marcado pela primeira representação do continente americano, onde se destacava o Brasil[29].



Planisfério português anónimo, conhecido por "Cantino", concluído em Lisboa, em outubro de 1502. Biblioteca Estense e Universitaria, Modena. Primeira representação do mundo tal como foi visto pelos portugueses no fim dos Descobrimentos realizados até ao início do século XVI.

[29] CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da - **Portugaliae monumenta cartographica**, volume I. Lisboa: Comissão para as Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, pp. 7-13.

Após o regresso de Vasco da Gama a Lisboa esta cidade começou a ser o primeiro centro do comércio mundial na História, pois, nos anos seguintes as suas atividades começaram a estender-se desde o Brasil à China, passando por inúmeras regiões da África e da Ásia.

Na sequência do sucesso de Vasco da Gama o rei D. Manuel I valorizou decisivamente a capital portuguesa e passou a ser o primeiro soberano à escala global, pois a partir de Lisboa ele tinha um poder de interferência em todos os continentes, o que nunca antes havia acontecido[30].

Ainda como consequência do sucesso de Vasco da Gama, D. Manuel I apresentou pela primeira vez, em 26 de agosto de 1499, ao seu primo, o imperador alemão Maximiliano, a nova, original e muito significativa titulatura que então adotou: "Dom Manuel per graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, daquém e dalém mar em África e senhor da Guiné e da conquista, da navegação e comércio de Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia".



Retrato de Luís de Camões por Fernando Gomes, 1570. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

Em *Os Lusíadas* vive-se no tempo e no espaço uma epopeia real que ultrapassa as fantasias de obras anteriores, pois Vasco da Gama alcançou a glória suprema e a fama eterna ao lograr cumprir vitoriosamente a difícil missão de que havia sido incumbido pelo seu rei. Sem o sucesso da sua expedição ele nunca teria atingido a proeminência que tem.

O significado da figura do Vasco da Gama deve ser relevado, conhecido e valorizado mantendo-se viva a sua memória, tanto mais que foi sublimada por Camões em *Os Lusíadas*.

Nota final

Este texto fundamenta-se no livro que coordenámos com o título: *A viagem de Vasco da Gama à Índia: 1497-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, disponível em PDF no site da Academia de Marinha, e na primeira edição de *Os Lusíadas* de Luís de Camões, Lisboa, António Gonçalves, 1572, tendo atualizado a ortografia das citações.

[30] GARCIA, José Manuel - **Lisboa, o descobrimento do mundo e Fernão de Magalhães.** Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa; Estrutura de Missão V Centenário Fernão de Magalhães, 2021; GARCIA, José Manuel – "Do Brasil à China os espaços do nosso César Manuel: o primeiro soberano à escala global". In **D. Manuel I: cartografia de um reinado**. Lisboa: Grupo Amigos de Lisboa; Caleidoscópio, 2022, p. 4363.

BIBLIOGRAFIA

AXELSON, Eric - **Congo to Cape. Early portuguese explorers.** Londres: Faber and Faber, 1973.

BARROS, João de - *Ásia de* **Ioão de Barros dos fectos que os portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente***,* primeira década. Lisboa: Germão Galhardo, 22 de junho de 1552.

CAMÕES, Luís de - **Os Lusíadas**. Lisboa: António Gonçalves, 1572 (com alvará de 1571).

CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses**. Coimbra: João de Barreira e João Álvares, 6 de março de 1551.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **Ho livro primeiro dos dez da historia do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses***,* segunda edição. Coimbra: João de Barreira, 20 de julho de 1554.

CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da - **Portugaliae monumenta cartographica**, volume I. Lisboa: Comissão para as Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960.

FARIA, Francisco Leite de – "Uma relação de Rui de Pina sobre o Congo escrita em 1492". **Studia**, nº 19. Lisboa: dezembro 1966, pp. 223-303.

GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 14971499**, coordenação e colaboração. Lisboa: Academia de Marinha, 1999 (disponível em PDF no site da Academia de Marinha).

GARCIA, José Manuel - "A carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a Índia". **Oceanos**, 16. Lisboa: dezembro de 1993, p. 28-32.

GARCIA, José Manuel - **Ao encontro dos Descobrimentos**. Lisboa: Presença, 1994.

GARCIA, José Manuel - "As fontes para o estudo da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia". In **Sessão solene do lançamento do 4.º da História da Marinha Portuguesa**. Lisboa: Academia de Marinha, 1996, pp. 15-62.

GARCIA, José Manuel - **Lisboa, o descobrimento do mundo e Fernão de Magalhães.** Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa; Estrutura de Missão V Centenário Fernão de Magalhães, 2021.

GARCIA, José Manuel - "Do Brasil à China os espaços do nosso César Manuel: o primeiro soberano à escala global". In **D. Manuel I: cartografia de um reinado**. Lisboa: Grupo Amigos de Lisboa; Caleidoscópio, 2022, pp. 4363.

MARQUES, João Martins da Silva - **Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História.** Lisboa: Instituto para a Alta Cultura, 1971.

PINA, Rui de - **Crónicas**, edição de M. Lopes de Almeida. Porto: Lello & Irmão Editores, 1977.

PINA, Rui de - **O cronista Rui de Pina e a "Relação do reino do Congo"**, edição de Carmen M. Radulet. Lisboa: CNCDP/IN-CM, 1992.

REBELO, Brito - "Navegadores e exploradores portugueses até ao XVI século: (Documentos para a sua história): Vasco da Gama, sua família, suas viagens, seus companheiros". **Revista de Educação e Ensino.** Lisboa: vol. 13, 1898, pp. 49-70.

RESENDE, Garcia de - **Livro das obras de Garcia de Resende**, edição de Evelina Verdelho. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.

VELHO, Álvaro - "Relação da primeira viagem à Índia pela armada chefiada por Vasco da Gama". In **As viagens dos descobrimentos**, edição de José Manuel Garcia. Lisboa: Presença, 1983, pp. 153-224.

PORTUGAL E A NOVA ÍNDIA. NOTÍCIAS SOBRE A LIGAÇÃO ENTRE O ATLÂNTICO E O ÍNDICO NA EUROPA

Marília dos Santos Lopes[1]

Resumo

A chegada de Vasco da Gama à Índia foi notada e anotada com grande interesse, mas também apreensão, pelos diferentes países europeus. Logo no ano de 1499 se assinala na crónica da cidade alemã de Augsburgo que o rei de Portugal enviara três embarcações à procura da Índia e de outras terras desconhecidas. Das três teriam regressado duas com a notícia de terem descoberto Calecute na Índia, terra onde cresceriam as especiarias. Os navegadores teriam trazido, entre outras espécies, alguma pimenta. Salienta-se ainda que o capitão da frota, Vasco da Gama, recebera do monarca português grandes honras como retribuição da descoberta do caminho marítimo para a Índia.

Alguns anos mais tarde, em 1507, o cartógrafo Martin Waldseemüller, ao editar um novo mapa, ressalva o surgimento de um mundo extra-Ptolomeu - não sendo ocasional a figura do rei português, D. Manuel I, precisamente no cabo da Boa Esperança, sinal visível deste projeto marítimo. Por sua vez, Sebastian Münster apresenta uma "New India -Nova Índia" na sua Cosmografia. Como se difundem estas notícias pela Europa? Como teriam chegado, por exemplo, a Augsburgo? Quem são os agentes e mediadores destas "novas novedades"? Estas questões são o repto do presente artigo que visa registar e mapear algumas das principais manifestações e reações em terras europeias no emergir da era gâmica.

Palavras Chave: Vasco da Gama, Portugal, Índia, Geografia, Europa

Abstract

Vasco da Gama's arrival in India was noted with great interest, but also apprehension, by the different European countries. As early as 1499, the German city of Augsburg wrote in its municipal chronicle that the king of Portugal had sent three ships in search of India and other unknown lands and that two of the three returned with the news that they had discovered Calicut in India, a land where spices grew. Among other things, the navigators

[1] Universidade Católica Portuguesa. Academia de Marinha.

brought back pepper and other spices. And the chronicle also emphasised that the captain of the fleet, Vasco da Gama, had received great honours from the Portuguese monarch in return for discovering the sea route to India.

A few years later, in 1507, the cartographer Martin Waldseemüller, when editing a new world map, emphasised the emergence of an extra-Ptolemy world by representing the figure of the Portuguese king, D. Manuel at the Cape of Good Hope, a visible sign of this maritime project. Sebastian Münster, for his part, presents a 'New India -Nova Índia' in his Cosmografia. How did this news spread throughout Europe? How did it reach Augsburg, for example? Who are the agents and mediators of these 'new novelties'? These questions are the challenge of this article, which aims to record and map some of the main manifestations and reactions in Europe in the emergence of the era of Vasco da Gama.

Keywords: Vasco da Gama, Portugal, India, Geography, Europe

O primeiro mapa elaborado após a viagem de Bartolomeu Dias, em que se cumpriu o grande feito de contornar, pela primeira vez, o Cabo da Boa Esperança, aparece, curiosamente, no final de um livro de um cartógrafo alemão, Henricus Martellus. Residente em Florença, Martellus era um exímio autor de cópias da *Geografia* de Ptolemeu.

Grande conhecedor do sistema cartográfico ptolemaico, o seu trabalho revela, desde já, a presença de informes dos navegadores portugueses, como podemos assinalar no seu mapa-mundo (Fig.1). Henricus Martellus reconhece valor às informações coevas, atribuindo credibilidade à experiência dos nautas em confrontação com o saber das autoridades antigas. Este facto é particularmente evidente na representação de África, apresentada como circum--navegável, em divergência com as ideias de Ptolemeu.

Embora Fra Mauro já tivesse indiciado essa possibilidade algum tempo antes, em 1459, a viagem de Bartolomeu Dias viria reforçar e confirmar o facto de o continente africano poder ser contornado, dando acesso às almejadas zonas comerciais a Oriente. Se não é possível saber como obteve as informações, o certo é que o mapa-mundo de Martellus publica o uso de dados provenientes das últimas expedições portuguesas, mormente da viagem de Bartolomeu Dias de 1487-88 e também das viagens de Diogo Cão.

Um outro exemplo, sobejamente conhecido da ressonância e impacto das viagens portuguesas de Bartolomeu Dias e Vasco da Gama, é o célebre planisfério de Cantino, decerto um dos mais importantes mapas deste período. Com base em informação em primeira mão, este mapa reproduz o avanço das viagens marítimas dando visualidade às novidades náuticas e cartográficas adquiridas pelos nautas portugueses.

No planisfério de Cantino poder-se-á constatar um novo conhecimento geográfico do mundo, resultante das viagens marítimas levadas a cabo por portugueses e espanhóis. O Oceano Índico já não é um mar fechado, e o Atlântico revela-se numa outra configuração, com regiões, completamente desconhecidas, como seja o Brasil.



Fig.1- Henricus Martellus Germanus, Insularium Illustratum,1489
https://de.wikipedia.org/wiki/Henricus_Martellus_Germanus#/media/
Datei:Henricus_Martellus_Germanus_(Wirkungsjahre_1480-1496).jpg

Alberto Cantino, como se sabe, era um agente de Hercole de Este, duque de Ferrara, enviado a Portugal, para tomar conhecimento das empresas portuguesas, manifestação clara do forte interesse suscitado pelas viagens marítimas portuguesas em Itália, e podemos adiantar, desde já, na Europa. Certamente, com bons contactos entre as elites italianas, bem presentes na capital portuguesa, foi recebido na corte do rei D. Manuel I. Em Lisboa, terá adquirido o planisfério, que levaria para Itália, ficando, assim, este valioso mapa associado ao seu nome.[2]

Mas as notícias sobre as viagens portuguesas não ficariam por aqui, não ficariam por este país europeu. Já em 1499, logo a seguir ao regresso de Vasco da Gama, pode-se ler numa crónica de Augsburgo, umas mais importantes cidades comerciais alemãs:

> "Ano domini 1499 chegaram-nos notícias de como o rei de Portugal enviou, no ano de 1497, três navios pelo mar, com o fim de descobrirem a India e terra desconhecida. Assim, desses três navios regressaram dois a 9 de Julho de 1499, os quais traziam ao rei as boas notícias de que tinham descoberto Calecut na India [terra], onde cresce a especiaria. Trouxeram pimenta e outras especiarias, embora não muita. E ao capitão que seguiu neste navio, que se chamava Don Vasgo Digama, ofereceu o rei grandes bens por ter descoberto este caminho Sobre a viagem de vasco da gama".[3]

Se o interesse pelas viagens marítimas no Império Romano-Germânico era evidente e significativo já antes da viagem de Vasco da Gama,[4] basta pensar em nomes como Martin Behaim e Hieronymus Münzer ou ter em mente a cronica-mundi de Hartmann Schedel, onde já se reproduzem informações e novidades quanto à costa africana, sendo, por isso, Portugal mencionado num breve mas elucidativo capítulo, onde se evidenciam notícias sobre as expedições portuguesas como as de Diogo Cão, ou se alude à produção e comercialização bem sucedida do açúcar, a ligação regular entre o Atlântico e o Índico inaugurada em 1497-1499 por Vasco da Gama iria certamente criar uma nova dinâmica no intercâmbio entre Portugal e o Império.

Quem teria escrito este apontamento? Como chegariam as notícias a Augsburgo?

A redação da crónica da cidade de Augsburgo estava sob a coordenação do *Stadtschreiber*, ou seja, do funcionário da cidade encarregado de escrever toda a documentação, atas e mais

---

[2] FONSECA, Luís Adão da – **Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico**, LOPES, Marília dos Santos - **Da Descoberta ao Saber.**

[3] "Anno dni. 1499 da kamen mār her, Wie der kunig von Porttigal im 1497. jar 3 scheff auff dem mor ausgesant hab, die solten India und fremde land suchen.
Also kamen von den selben 3 scheff wider 2 scheff a die 9. luio 1499, die brachten dem kunig gutte mar, daB sie Calacut in India, da spetzerei wechst, gefunden haben. si brachten pfeffer und ander spetzerei mit in, doch nit vil.
Und der habtman, der auff disen schiffen was, hieB Don Vasgo Digama, dem schanckt der kunig groB gutt, daB er die raiB gefunden" (tradução nossa). Cit in: **Chroniken der schwäbischen Städte**, p. 273.

[4] LOPES, Marília dos Santos - Os Descobrimentos Portugueses e a Europa, pp. 233-241.

processos, bem como de os arquivar, e este não era outro senão o famoso humanista e jurista Konrad Peutinger. Depois dos seus estudos humanísticos e jurídicos na Itália, Peutinger entrou, em 1490, para o serviço administrativo da cidade e sete anos mais tarde, em 1497, assumia as funções de *Stadtschreiber*, um cargo de vulto nos destinos da cidade. Além disso, Konrad Peutinger mantinha estreitas relações com as casas comerciais de Augsburgo, nomeadamente com a família Welser, uma das famílias mais ricas e conceituadas da cidade de Augsburgo; relações que se viriam a tornar familiares dado o seu casamento com uma senhora da família, Margaret Welser.

Com um lugar de prestígio e da maior influência na administração da cidade, chegar-lhe-iam às mãos todas as notícias de relevo nacional e internacional. Além disso, Konrad Peutinger exerceu ainda o cargo de conselheiro imperial, pelo que terá tido, por certo, conhecimento da carta do rei D. Manuel I enviada ao seu primo, o imperador Maximiliano I, uma das missivas que o monarca Venturoso enviou para as cortes europeias a participar o grande evento da gesta lusitana: a chegada da frota de Vasco da Gama a Calecut.[5] Os múltiplos contactos de que dispunha, não só em várias cidades italianas, como por toda a Europa, permitir-lhe-iam naturalmente receber novas da chegada dos nautas portugueses a Calecut.

Konrad Peutinger era, sem dúvida, a morada certa. Atraído e interessado pelas estonteantes notícias das viagens marítimas, o prestigiado homem de letras logo se interessou por este feito - e quem sabe se não terá sido ele o responsável pelo seu registo. Por sua iniciativa ou de Wilhelm Rem, o autor da crónica,[6] a notícia foi considerada digna de figurar nos anais da cidade, reconhecendo-se a relevância e importância deste evento.

Um propugnador do humanismo, Konrad Peutinger atentava que, ao lado dos saberes das autoridades antigas, deveriam figurar as novidades da Índia - muitas vezes tem sido pouco valorizada esta vertente de inovação e entendimento em relação ao presente bem visível nos ideais do humanismo.[7] Os humanistas não estavam apenas voltados para o passado, mas igualmente interessados no presente, nas mudanças da sua sociedade que almejavam melhorar e dignificar.[8] Não será, assim, de surpreender a referência que faz às caravelas portuguesas navegando nas águas do Atlântico e do Índico até chegarem a Calecut, como podemos ler na sua obra *Sermones convivales*.[9]

---

[5] Cf. GARCIA, José Manuel - A carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a India, pp. 28-32.

[6] Wilhelm Rem é familiar do agente comercial Lucas Rem, que, em 1504, concluía em representação das casas comerciais dos Welser, Fugger e Hochstetter de Augsburgo, bem como dos Imhoff e Hirschvogel de Nuremberga, um contrato com a coroa portuguesa, em que se assegurava a participação alemã na expedição de D. Francisco de Almeida. Lucas Rem deixará relato desta estada em Lisboa no seu diário publicado por GREIFF, B. - ***Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494-1541.***

[7] LOPES, Marília dos Santos - Para uma Suma do Saber: a Cultura do Humanismo no Renascimento. In: Gaudium Sciendi, pp. 79-87 e LOPES, Marília dos Santos e HANENBERG, Peter - Herança Clássica, os Descobrimentos Portugueses e o Humanismo Alemão. In: Máthesis, 291-302.

[8] WUTTKE, Dieter - **German Humanist Perspectives on the History of Discovery 1493** e LOPES, Marília dos Santos - **Da Descoberta ao Saber**.

[9] PEUTINGER; Konrad - **Sermones convivales**, p. 1.

Num pequeno e curioso capítulo intitulado *De Lusitanis nautis qui in Indiam navigant*, Peutinger resume ardilosamente vários depoimentos de humanistas da cidade imperial de Augsburgo acerca das viagens dos portugueses. Perante a descoberta do caminho marítimo para a Índia, os homens de letras alemães sentem chegada a hora de renovação da cartografia de raiz erudita e discutem veementemente a abertura de novos horizontes geográficos. São, na verdade, inúmeros os testemunhos do seu vivo empenho em estar o mais atualizado e próximo possível dos acontecimentos históricos coevos. Sabemos das iniciativas que empreende junto do imperador Maximiliano I para que os comerciantes alemães venham a participar na empresa marítima e comercial portuguesa,[10] bem como da sua intensiva ocupação e interesse pelas viagens dos portugueses, como se pode observar pelos numerosos volumes dedicados a esta temática na sua biblioteca,[11] e ainda no seu estreito relacionamento com o impressor residente em Lisboa, Valentim Fernandes.[12] Que a sua curiosidade por estes escritos não ficaria por uma mera e desinteressada leitura, prova-o ainda o facto de Konrad Peutinger ter vertido para alemão um relato sobre a segunda viagem de Vasco da Gama.[13]

As novas de um rei poderoso e de um porto aonde afluem fabulosos produtos, como especiarias, ouro e joias, vão atrair a atenção dos europeus sobre o reino de Portugal. O impacto da descoberta do caminho marítimo para a Índia fez-se imperiosamente sentir entre os meios intelectuais e comerciais da Europa, como o testemunha mais uma vez a crónica da cidade de Augsburgo**,** onde se lê: "No mesmo ano [1503], no dia 15 de Outubro, chegaram de Veneza a Augsburgo cartas fidedignas sobre vinte e três navios que, vindos de Calecut, chegaram a Lisboa com 35 quintais de diversas especiarias; tudo isto feito pelo rei de Portugal. Por isso, os venezianos estão muito tristes, uma vez que isso lhes traz muitos prejuízos",[14] mormente que os italianos, em particular, os venezianos, se sentariam tristes pelos prejuízos que o domínio português lhes poderia causar. As repercussões advindas das viagens de Vasco da Gama no comércio italiano, e consequentemente europeu, provocariam entre os comerciantes alemães a já observável chamada de atenção para um novo entreposto comercial: Lisboa.

Entre 1491 e 1507, data da publicação da cosmografia de Martin Waldseemüller e Mathias Ringmann, registou-se um hiato nas publicações da *Geografia* de Ptolemeu, como

[10] Numa carta ao secretário do imperador, Blasius Holzl, datada de 3 de Janeiro de 1505, Konrad Peutinger menciona a participação alemã nas viagens marítimas portuguesas para a India, referindo-se entusiasticamente aos «de Augsburgo, como os primeiros alemães a procurarem a India» [«uns Augspurgern ains gross Lob ist, als fur die Ersten Deutschen, die India suechen»]. In: Briefe und Berichte über die frühesten Reisen nach Amerika und Ostindien aus den Jahren 1497 bis 1506 aus Dr. Conrad Peutingers Nachlass, p. 171.

[11] Veja-se, entre outros, VOGEL; Klaus A. - Neue Horizonte der Kosmographie. Die kosmographischen Bücherlisten Hartmann Schedels (und 1498) und Konrad Peutingers (1523), pp. 77-85.

[12] LOPES, Marília dos Santos - Vimos oje cousas marauilhosas: Valentim Fernandes e os Descobrimentos Portugueses, pp. 13-23.

[13] Cf. B. Greiff, **Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494-1541,** pp. 133-138.

[14] "Auff des jar auff den 15. tag october (1503) kamen gelabhaftig brieff von- Fenedig gen Augspurg, Wie daB bei 23 schiff kommen sen von Kallekutt gen Lyssiban und hand pracht bei finfunddreissig zentner allerlai spetzerei, das als zugericht hatt, der king aus Partigall. de13 send die Fenediger gantz traurig worden, wann das inen groB schaden dett." (tradução nossa). Cit in: *Chroniken der schwäbischen Städte,* p. 445.

salientado por diversos historiadores. No dealbar do século XVI, os dados das viagens marítimas passariam a constituir uma fonte geográfica fundamental que os eruditos europeus não podiam descurar nos seus estudos e publicações, urgindo inserir os novos dados na arquitetura e sistema destas obras, estabelecendo um intensivo e constante diálogo com as novidades reveladas pelos navegadores ibéricos. Neste sentido, em 1507, o geógrafo Martin Waldseemüller publicava na sua *Cosmografia*[15] mapas e cartas particulares onde se reconhece não só a influência das viagens, mas também a utilização de cartas portuguesas. A revelação de importantes relatos dos participantes nestas empresas seriam do maior préstimo para o conhecimento geográfico coevo, como o demonstra a publicação da obra *Itinerarium Portugallensium* (Fig.2), ou *Paesi novamente retrovati* na sua versão em língua itálica, obra esta que viria a cursar por todos os centros editoriais europeus, quer em latim, quer em línguas nacionais, como o certifica a edição alemã já em 1508.[16]



Fig. 2 – Francanzano da Montalboddo - Itinerariu[m] Portugallensiu[m] e Lusitania in India[m] e inde in occidentem e demum ad aquilonem.
https://purl.pt/162/1/brasil/obras/itinerarium_portugallensium/index.html

Em 1513, Martin Waldseemüller reúne às vinte e sete tábuas do geógrafo alexandrino, vinte tábuas novas. Entre estas são de referência cinco, cujo traçado e registo testemunham um reflexo dos achados dos portugueses e espanhóis. Estas seriam, todavia, publicadas num suplemento, nomeadamente duas para a África e três para a Ásia, que apareceriam depois da impressão de cartas já conhecidas.[17]

Assim, e se a representação cartográfica dos novos elementos geográficos é relativamente rápida, a inserção destas informações nos textos referentes à expansão marítima irá levar o seu tempo. Na *Geografia* de Martin Waldseemüller as novas tábuas viriam significativamente impressas como um suplemento, ou segundo se formula já em 1507, como um mundo *extra ptolemeu*.[18] As viagens vistas e apresentadas como algo de extraordinário e invulgar revelavam, inauditamente, um outro mundo que passaria, assim, a existir paralela e similarmente aos princípios e fundamentos vigentes, representação que irá permanecer durante mais de um século.

---

[15] WALDSEEMÜLLER, Martin - **Cosmographiae Introductio cum quibusdam geometriae ac astronomiae principiis ad eam rem necessariis: Insuper quatuor Americi Vespucii navigationes**.

[16] FRACANZANO DA MONTALBODDO - ***Paesi novamente retrovati t novo mondo da Alberico Vesputio florentino intitulato***.

[17] WALDSEEMÜLLER, Martin - **Geographia des Ptolemäus**.

[18] WALDSEEMÜLLER, Martin - **Cosmographiae Introductio**.

Inseridas num pequeno apêndice ao texto original, os dados recentemente adquiridos não seriam mencionados sem que os autores estabelecessem um paralelismo com o sistema ptolemaico. Assim, e tomando como exemplo o Cabo da Boa Esperança, podemos constatar que a ponta extrema do continente africano continuaria a manter a designação do cabo mais a sul da *Geografia* de Ptolemeu, ou seja Cabo Prassum, como se pode verificar na obra de Johan Schöner, ou em outros geógrafos contemporâneos.[19] Estes estudiosos estão convictos que a "invenção deste novo mundo cabe aos portugueses".

Daí que, em 1516, Martin Waldseemüller na sua carta mundi intitulada *Carta Marina navigatori a Portugal*[20] apresente o rei português D. Manuel I, figura e símbolo exemplar dos feitos históricos alcançados pelos navegadores portugueses. A dobragem deste cabo, resultado de árduos esforços investidos na desejada comunicação a sul do continente africano, é o símbolo do sucesso marítimo para a Índia, e para Martin Waldseemüller, é o valioso contributo dos nautas portugueses para a nova comovisão planetária, como se pode ler na legenda. É, pois, precisamente junto ao Cabo da Boa Esperança, e já na costa oriental, que se vê a figura de um ilustre cavaleiro, o rei dom Manuel I (Fig.3). Significativamente sentado num delfim, símbolo da cristandade, sulcando as águas do oceano Índico, cuja navegação deu a conhecer, D. Manuel I é comemorado como símbolo da gesta portuguesa, visto que foi no seu reinado que os pilotos portugueses alcançaram a tão procurada Índia, notícia que o monarca se apressou a divulgar à Europa coeva que, de imediato, reconheceu este acontecimento como uma irrevogável vitória na conquista do mundo até então ignorado. As suas cartas são também



Fig. 3 - Martin Waldseemüller, Carta Marina (1516).
https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Waldseem%C3%BCller#/media/Datei:Waldseemueller-1516-Carta-Marina.jpg

[19] SCHÖNER, Johannes - **Luculentissima Quaedâ Terrae Totius Descriptio**... Nürnberg: Stuchs, 1515 e veja-se VAN DUZER, Chet - **Johann Schöner's globe of 1515: transcription and study.** Philadelphia: PA, American Philosophical Society, 2010. ISBN 978-1-60618-005-1.

[20] Veja-se VAN DUZER, Chet - **Martin Waldseemüller's 'Carta marina' of 1516 Study and Transcription of the Long Legends**, ebook: Springer International Publishing, 2020. ISBN: 978-3-030-22702-9.

editadas pela Europa em diferentes edições e em diversas línguas, bem como textos alusivos às viagens que patrocinou e onde se relatam as novas novidades. Reconhece-se em muitos dos frontispícios destas edições a figura de um cavaleiro guerreiro que segura um escudo cujas armas deixam reconhecer o rei de Portugal e é este monarca que a Europa reconhece como organizador da viagem inaugural da descoberta marítima para a Índia (Fig.4).



Fig. 4 -Von der neu gefunden Region die wol ein Welt genent mag werden, durch den cristenlichen Künig von Portigal, wunderbarlich erfunden, 1506 https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Von_der_neu_gefunden_Region_die_wol_ein_Welt_genent_mag_werden,_durch_den_cristenlichen_Künig_von_Portigal,_wunderbarlich_erfunden_(IA_vonderneugefunde00vesp_0).pdf&page=7

Como temos vindo a defender nas nossas investigações,[21] a ideia de um novo mundo será compreendida pelos geógrafos e intelectuais europeus já a partir da costa ocidental africana, também ela maioritariamente desconhecida na Europa, como o faz Laurentius Frisius na sua *Uslegung der mercarthen oder Cartha Marina.* Registando a par e passo na sua *Cartha Marina*, dados de Alvise Cadamosto, navegador italiano ao serviço do rei português, Frisius traça o percurso das primeiras viagens no oceano Atlântico. na sua tabula *Prima navegationi* (Fig.5).[22]

A descoberta de regiões até então desconhecidas significa, para estes autores, mais do que a experiência de aflorar novas regiões, a certeza fatal de que seriam desconhecidas no sistema ptolemaico, dando, pois, origem ao aparecimento e à conceptualização de um conceito de Novo Mundo já para África.

Em 1534, Sebastian Frank publicava o *Weltbuch* que, como o próprio título assinala, tinha como propósito apresentar o mundo, então agora revelado, na sua totalidade.[23] Os quatro capítulos, em que se divide a obra, correspondem a uma descrição dos quatro continentes numa tentativa de elaborar um compêndio dos conhecimentos contemporâneos. Na inserção de novas informações sobre novos mundos denota-se, contudo, grandes dificuldades. Assim será com grande surpresa que se poderá verificar que Calecute, a cidade aonde aportou Vasco da Gama na costa do Malabar, tanto aparece no capítulo da Ásia como no da América.

[21] LOPES, Marília dos Santos – **Africa. Da Descoberta ao Saber**, LOPES, Marília dos Santos – **Writing new Worlds** ou LOPES, Marília dos Santos – From Discovery to Knowledge.

[22] FRISIUS, Laurentius - **VSlegung der mercarthen oder Cartha Marina Darin man sehen mag wo einer in der wellt sey vnd wo ein yetlich Landt Wasser vnd Stadt gelegen ist. Das alles in dem büchlin zu finden.** Veja-se LOPES, Marília dos Santos – **Coisas maravilhosas e até agora nunca vistas.**

[23] FRANCK, Sebastian -**Weltbuch: Spiegel Vnd Bildtniß Des Gantzen Erdbodens**.

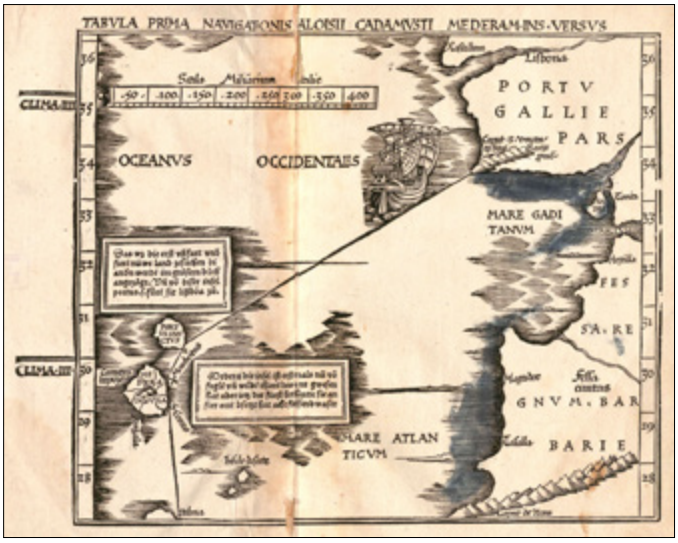


Fig. 5 - Laurentius Frisius, Uslegung der mercarthen oder Cartha Marina, darin man sehen mag, wo einer in der wellt sey und wo ein yetlich Landt, Wasser und Stadt gelegen ist. Straßburg: Hans Grüninger, 1527
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fries_Mercarthen_Tab_1_Madeira_BSB.jpg

Curiosamente será no capítulo dedicado à América que iremos encontrar vários textos relativos às viagens dos navegadores entre eles o relato de Alvise Cadamosto, os escritos sobre a viagem de Pedro Álvares Cabral, a carta de D. Manuel, os textos de Américo Vespúcio o Cristóvão Colombo. A publicação destes escritos *per si* não suscita admiração, dado que já tinham sido editados anteriormente; singular é, todavia, a sua introdução num capítulo reservado ao continente americano. Este facto leva-nos a firmar a hipótese explicativa de que as novas informações sobre as viagens marítimas compõem como que um bloco único que ainda não se relacionou e alistou com a realidade conhecida. Trata-se para os coetâneos do outro novo mundo, como podemos testemunhar no título dado por Sebastian Franck ao capítulo sobre a América, onde se destaca mais uma vez o rei de Portugal. Neste sentido, Franck fala de mundos novos, ilhas e paisagens nunca vistas e completamente desconhecidas e, mais uma vez, estabelece a comprovação de que se os autores clássicos tinham lançado os fundamentos do espaço, estas terras ser-lhes-iam, no entanto, desconhecidas. A revelação estonteante de um outro mundo, de uma realidade para além do horizonte conhecido, iria consequentemente originar grandes deambulações e surpresas. Relembremos a expressão *Extra-Ptolemeu,* onde se reflete a admiração e a inquietação de um mundo extra, mas mais ainda significante é a expressão usada por Sebastian Frank de um mundo fora do mundo "*ausser der welt*."

Deixando que os relatos do mareante Alvise Cadamosto revelem e manifestem o início deste mundo fora do mundo, Sebastian Frank mostra claramente que seria a partir das viagens ao longo do Atlântico a caminho do Índico que se ultrapassariam os domínios empíricos

correntes, limite claro do princípio de um mundo novo do qual a África meridional faria categoricamente parte.

Na Europa, as notícias da chegada dos portugueses a Calecute provocam um forte impacto, não só entre os venezianos que viam ameaçada as suas redes comerciais, mas também entre muitos outros comerciantes e letrados europeus, pelo que o nome da cidade indiana de Calecute se tornará uma designação recorrente e usual para caracterizar mercadorias e produtos vindos de além-mar, não obrigatoriamente de Calecute. É assim, que, por exemplo, o conceituado pintor Albrecht Dürer denomina muitos dos produtos e objetos, que lhe são oferecidos ou exibidos pelos feitores portugueses: "calicutische dinge", ou seja, coisas de Calecute. Não é uma noção geográfica, mas a expressão simbólica do espanto e da surpresa que o mundo oriental causou nas redes comerciais e culturais da Europa. Neste sentido, e para referenciar mais alguns exemplos, o peru vindo da América será denominado galo de Calecute**,** enquanto a malagueta, também oriunda do continente americano, será conhecida por pimenta de Calecute, E numa das obras mais conhecidas do mecenato do Imperador Maxmiliano I, encomendada pelo próprio, o *Cortejo Triunfal*, iremos deparar com uma gravura intitulada Gentes de Calecute, onde, curiosamente, se poderão visualizar povos oriundos dos três continentes recentemente atracados: África, Ásia e América. Calecute simboliza, pois, a divisa e o atributo da novidade vinda pela viagem inaugural de Vasco da Gama.

De tal modo, este é um elemento inovador e por isso, de viragem, que Sebastian Münster irá criar e introduzir, na sua Cosmografia, o conceito de *Nova Índia* (New India). Não obstante, o mapa apresentado ainda se mantenha, em muito, fiel ao legado da Antiguidade Clássica, Münster procura, desde já, introduzir novas informações sobre estas terras agora reveladas e descritas.

Editor e intérprete das obras de Ptolemeu, mormente a *Geographia* de Ptolomeu, Sebastian Münster tem ainda o seu nome associado a uma obra que irá determinar os parâmetros e padrões da cartografia durante várias décadas: *Cosmographia*.[24] Esta obra editada de 1544 a 1628 em diferentes cidades da Europa e em diversas línguas europeias, irá constituir um decisivo marco do conhecimento geográfico do mundo coevo.[25] Uma característica pouco usual, mas de grande valor e mérito, é o facto de que a obra ter sido sempre ampliada, e acrescentada consoante a chegada de novas informações, revelando-se, por conseguinte, um insubstituível e imprescindível compêndio do saber, que viria a torna-se um *best-seller* de publicações, tal o seu impacto e difusão pelo mundo das letras europeu.

---

[24] MÜNSTER, Sebastian - **Cosmographia: Beschreibung aller Lender durch Sebastianum Munsterum in welcher begriffen, aller Völker Herrschafften, Stetten, und namhafftiger flecken, herkommen: Sitten, Gebreüch, Ordnung, Glauben, Secten, und Hantierung, durch die gantze Welt, und fürnemlich Teütscher Nation, was auch besunders in jedem Landt gefunden unnd darin beschehen sey, alles mit Figuren und schönen Landt Taflen erklert, und für Augen gestelt**.

[25] Veja-se **Sebastian Münster,** WESSEL, Günther - **Von einem, der daheim blieb, die Welt zu entdecken die Cosmographia des Sebastian Münster oder wie man sich vor 500 Jahren die Welt vorstellte**, LOPES, Marília dos Santos - **Da Descoberta ao Saber,** pp. 150-161 e LOPES, Marília dos Santos – Building knowledge. Sebastian Münster and his Cosmography. In: **Writing new worlds. The cultural dynamics of curiosity in early modern Europe**, pp. 178-194.

No Prólogo da primeira edição da sua *Cosmografia*, datada de 1544, Sebastian Münster escreve:

> O que é que tu achas que os reis de Espanha tiveram de sofrer em custos e danos, até que conheceram a parte debaixo da terra e reconheceram a navegação de Espanha até ao Oriente através do meio-dia? Antigamente, considerava-se pessoas conhecedoras e inteligentes, as que viajavam até longe, que visitavam muitos sítios, que viam muitas cidades, que conheciam usos e características, hábitos e costumes das pessoas e ainda aprendiam e reconheciam a natureza de diversos animais, árvores e ervas. […] Agora podes encontrar estas coisas nos livros e através deles aprender e conhecer deste ou daquele país mais, do que outra pessoa, que esteve num país anos e dias (tradução nossa).

O geógrafo exalta, por conseguinte, a ação de uma travessia por mar, longa e difícil, com o intento de chegar ao Oriente. Em semelhança às viagens da Antiguidade Clássica, também as viagens coevas revelariam saber que se deve prezar e enaltecer.

Nas edições posteriores encontram-se já mais informações para além das referências ao mundo clássico e medieval, não obstante este banco de dados e de imaginário europeu nunca deixe de estar presente no texto da *Cosmographia*. Assim, poder-se-á encontrar, já na edição de 1548, no quinto livro um capítulo sobre a Nova Índia (Neuw India) onde, se procuram apresentar as novas regiões, suas gentes e costumes (Fig.6). Assim, entre outras curiosidades, o geógrafo menciona o relato do célebre rinoceronte que, como refere, teria sido oferecido ao rei português D. Manuel e que se iria eternizar dado o esquisso feito pelo insigne pintor alemão


Neüw India mit ſeinen lēdern
vnd was zů vnſern zeyten darin
gefunden wirt.

Fig. 6 – Sebastian Münster, Cosmographia, Basel, 1548
https://books.google.at/books?id=yXwX-Ajin6wC

Albrecht Dürer. Na última edição, a de 1628, o texto é notoriamente ampliado, podendo verificar-se algumas menções a cronistas portugueses, como a Fernão Lopes de Castanheda e a João de Barros, assumidamente textos a que se recorreu para a redação destes novos capítulos. Entre estes novos capítulos surge um dedicado a Goa, onde não se deixa de se fazer referência ao vice-rei D. Afonso de Albuquerque, e à sua tomada de Goa, bem como, como se refere, dois outros grandes pilares do plano estratégico deste vice-rei: Malaca e Diu.

Entre as novas informações, destaca-se obviamente as especiarias**,** como seja no capítulo sobre as mercadorias acessíveis em Calecute, onde entre informes mais atuais sobre o comércio destas espécies asiáticas, paira o imaginário antigo e medieval de um mundo fértil e rico em muitas e diversas mercadorias, como especiarias, ouro, joias, seda e mel.

Assim, e se nem sempre são bem recebidas as notícias sobre o mundo natural asiático e as suas mercadorias, como o confirma o botânico alemão Hieronimus Bock que contesta o comércio de especiarias e a introdução das especiarias na Europa, dado que, como alega, se efetuam onerosas e difíceis viagens para adquirir espécies que poderiam ser substituídas por plantas locais, igualmente lucrativas e deliciosas,[26] o certo é que as especiarias conquistariam os europeus, podendo-se confirmar um aumento significativo do seu uso, não só na alimentação, como na farmacopeia. Na Itália, no século XVI mais de 82% das receitas recorrem a especiarias, entre elas, à canela que se irá tornar uma das mais apreciadas especiarias no repertório alimentar. A assim chamada "folie d' épices" poder-se-ia atestar, igualmente, na Alemanha, onde o reformador Martinho Lutero se lamenta que, neste seu país, haveria mais especiarias do que trigo.

Também a cozinha portuguesa testemunhou desde cedo a utilização, senão mesmo o abuso, das especiarias, como o comprova o mais antigo livro de cozinha português: *O Livro de Cozinha da Infanta Maria de Portugal*.[27] Neste sentido, não há praticamente nenhum receituário que não tenha especiarias, sendo as mais utilizadas, inesperadamente, o cravinho como a canela.[28]

Muitos serão os autores a destacar o aroma e odor da canela, como o botânico Garcia da Orta, entre outros, mas a expressão mais eloquente e convincente do seu significado mítico e simbólico é a notável expressividade do renascentista Sá de Miranda: "ao cheiro da canela, o Reino se despovoa." [29]

Durante grande parte da Época Moderna, a cozinha portuguesa continuará a dar apreço aos sabores marcados pelas especiarias. Ainda na edição de 1794 da obra *Arte de Cozinha*, se podem achar sopas cobertas de açúcar e canela, pratos de carneiro ou outras carnes com espécies

---

[26] Hieronymus Bock - **Kräutterbuch.**

[27] MANUPELLA, Giacinto e ARNAUT, Salvador Dias - **O "Livro de Cozinha" de Infanta Maria de Portugal**.

[28] Veja-se SANTOS, Maria José Azevedo - O mais antigo livro de cozinha português: receitas e sabores, in: **Revista Portuguesa de História**, pp. 63-101.

[29] LOPES, Marília dos Santos **- Ao cheiro desta canela.**

asiáticas, revelando uma assídua e recorrente presença das especiarias nas receitas portuguesas. Mas seria nos doces que muitas delas, como a canela, iriam fazer as delícias dos convivas.

O impacto das viagens portuguesas e, em particular, a de Vasco da Gama, não se ficaria pelas trocas de produtos e mercadorias assaz requisitadas e procuradas. Sebastian Münster assinala na sua *Cosmographia* um outro desvendamento: a descoberta da alteridade. Diz ele: *E porque eles estão habituados a viver segundo a maneira da sua terra, vivem assim bem como nós segundo a maneira da nossa terra.* A constatação de que nestes outros territórios as pessoas viveriam segundo outros costumes e ditames levaria igualmente a uma reação de surpresa e espanto. Por enquanto, Sebastian Münster procura vê-la como uma particularidade e distintivo do seu mundo, abonando que cada um deverá viver "à sua maneira".

Em suma, a conceptualização de uma nova imagem da Ásia, e em concreto da Índia, fruto da viagem de Vasco da Gama, bem como o daí resultante impacto nas relações comerciais e culturais entre estes dois continentes, teceram os pilares de uma história conectada entre Europa e a Ásia, dando início a uma nova era, que muitos denominaram de era gâmica.

Fontes e Bibliografia

BOCK, Hieronymus - **Kräutterbuch Weylandt des Weitberhümmten undt Hocherfharnen Herren Hieronymi Tragi, genant Bock: [Auff Vielfaltiges begeren und freundtliches ersuchen Mit vleiss übersehen, und mit der Kräutter zunamen, der Namen ursachen, qualiteten, deren gradibus, gebrauch in den Apotecken, und sehr vielen innerlichen und eusserlichen experimentis gemheret und gebessert.** Strassburg: In Verlegung Wilhelm Christian Glasers, 1630.

FONSECA, Luís Adão da - **Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico**, Lisboa: CNCDP, 1999. ISBN: 9728325908.

FRACANZANO DA MONTALBODDO - **Itinerarium Portugalensium e Lusitania in Indiam et inde in Occidentem et demum ad Aquilonem**, Milão, 1508.

FRACANZANO DA MONTALBODDO -**Itinerarium Portugallensium**, com estudo introdutório de Luís de Matos, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1992. ISBN: 978-972-31-0572-8.

FRACANZANO DA MONTALBODDO - **Paesi novamente retrovati t novo mondo da Alberico Vesputio florentino intitulato,** Vicencia, 1507.

FRISIUS, Laurentius - **VSlegung der mercarthen oder Cartha Marina Darin man sehen mag wo einer in der wellt sey vnd wo ein yetlich Landt Wasser vnd Stadt gelegen ist. Das alles in dem büchlin zu finden**. Straßburg: Grüninger, Johann, 1527.

FRANCK, Sebastian -**Weltbuch: Spiegel Vnd Bildtniß Des Gantzen Erdbodens**. Tübingen: Morhart, 1534.

GARCIA, José Manuel - A carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a India, **Oceanos,** n.º 16, Lisboa, 1993, pp. 28-32.

GREIFF, B., **Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494-1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg**, Augsburgo, 1861.

LOPES, Marília dos Santos - Vimos oje cousas marauilhosas: Valentim Fernandes e os Descobrimentos Portugueses», in **Portugal, Alemanha, Africa, do Colonialismo Imperial ao Colonialismo Político**, coord. A. H. de Oliveira Marques, Alfred Opitz e Fernando Clara, Lisboa: Colibri, 1996, pp. 13-23. ISBN 9789728288280.

LOPES, Marília dos Santos - **Coisas maravilhosas e até agora nunca vistas**. **Para uma iconografia dos descobrimentos.** Lisboa: Livros Quetzal, 1998. ISBN 972-564-360-7.

LOPES, Marília dos Santos - Os Descobrimentos Portugueses e a Europa. In: **Máthesis**, (9) 2000, pp. 233-241.

LOPES, Marília dos Santos - **Ao cheiro desta canela. Notas para a história de uma especiaria rara**. Lisboa: Montepio Geral/Público, 2002. ISBN: 9789728179465.

LOPES, Marília dos Santos - **Da descoberta ao saber. Os conhecimentos sobre África na Europa dos séculos XVI e XVII**. Viseu: Passagem Editores, 2002. ISBN 972-98770-1-7.

LOPES, Marília dos Santos - "From Discovery to Knowledge. Portuguese Maritime Navigation and German Humanism". In: BERBARA, Maria and ENENKEL, Karl A. E. coor - **Portuguese Humanism and the Republic of Letters**. Leiden: Brill, 2012, pp. 425-446. ISBN: 978–90–04–21721–8.

LOPES, Marília dos Santos - Para uma Suma do Saber: a Cultura do Humanismo no Renascimento. In: **Gaudium Sciendi** 1 (2012), pp. 79-87.

LOPES, Marília dos Santos - **Writing new worlds. The cultural dynamics of curiosity in early modern Europe.** Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 2016. ISBN 978-1443890304.

LOPES, Marília dos Santos - "Portugal e a visibilidade do mundo (sec. XV e XVI)". In: **Ao tempo de Vasco Fernandes. Habitar os/nos séculos XV e XVI**, Viseu, Portugal: DGPC - Museu Nacional Grão Vasco, 2016. ISBN 978-972-776-472-3, pp. 101-116.

LOPES, Marília dos Santos - Importing Knowledge: Portugal and the Scientific Culture in Fifteenth and Sixteenth Century's Germany. In: HORST, T., LEITAO, H., & LOPES, Marília dos Santos, coor - **Renaissance craftsmen and humanistic scholars circulation of knowledge between Portugal and Germany**, Frankfurt: Peter Lang, 2017, pp. 73-89. ISBN 978-3-631-68113-8.

LOPES, Marília dos Santos e HANENBERG, Peter - Herança Clássica, os Descobrimentos Portugueses e o Humanismo Alemão. In: **Máthesis** 13 (2004), 291-302.

MANUPELLA, Giacinto e ARNAUT, Salvador Dias - **O "Livro de Cozinha" de Infanta Maria de Portugal**, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1967.

MÜNSTER, Sebastian - **Cosmographia: Beschreibung aller Lender durch Sebastianum Munsterum in welcher begriffen, aller Völker Herrschafften, Stetten, und namhafftiger flecken, herkommen: Sitten, Gebreüch, Ordnung, Glauben, Secten, und Hantierung, durch die gantze Welt, und fürnemlich Teütscher Nation, was auch besunders in jedem Landt gefunden unnd darin beschehen sey, alles mit Figuren und schönen Landt Taflen erklert, und für Augen gestelt**. Basel: Heinrich Petri, 1544.

SANTOS, Maria José Azevedo - O mais antigo livro de cozinha português: receitas e sabores, in: **Revista Portuguesa de História**, XXVII (1992), pp. 63-101.

SCHÖNER, Johannes - **Luculentissima Quaedã Terrae Totius Descriptio**... Nürnberg: Stuchs, 1515.

VAN DUZER, Chet - **Johann Schöner's globe of 1515: transcription and study.** Philadelphia: PA, American Philosophical Society, 2010. ISBN 978-1-60618-005-1.

VAN DUZER, Chet **- Martin Waldseemüller's 'Carta marina' of 1516 Study and Transcription of the Long Legends**, ebook: Springer International Publishing, 2020. ISBN: 978-3-030-22702-9.

VOGEL, Klaus A. - Neue Horizonte der Kosmographie. Die kosmographischen Bücherlisten Hartmann Schedels (und 1498) und Konrad Peutingers (1523), in **Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums**, Nuremberga, 1991, pp. 77-85.

WALDSEEMÜULLER, Martin - **Cosmographiae Introductio cum quibusdam geometriae ac astronomiae principiis ad eam rem necessariis: Insuper quatuor Americi Vespucii navigationes.** St. Die, 1507.

WALDSEEMÜULLER, Martin - **Geographia des Ptolemäus**, Strassburg, 1513.

WESSEL, Günther - **Von einem, der daheim blieb, die Welt zu entdecken die Cosmographia des Sebastian Münster oder wie man sich vor 500 Jahren die Welt vorstellte**, Ingelheim: Leinpfad Verlag, 2017. ISBN 978-3945782309.

WUTTKE, Dieter - **German Humanist Perspectives on the History of Discovery 1493-1534** (= Cadernos do CIEG, nº 27). Coimbra: Minervacoimbra, 2007. ISBN 978-989-8007-07-0.

REVISITAR O MANUSCRITO COM A DESCRIÇÃO DE ALGUNS REINOS DO ORIENTE AO SUL DE CALECUTE, ATRIBUÍDO A ÁLVARO VELHO

João Abel da Fonseca[1]

Resumo

Este estudo, ao revisitar o manuscrito em apreço, pretende evidenciar como as informações nele constantes serviram na preparação do plano futuro que permitiu consubstanciar o almejado comércio de especiarias por parte do reino de Portugal, nas partes do Oriente. Este plano foi associado à denominada 'Carreira da Índia', cuja viagem de descobrimento do caminho marítimo foi iniciada pela armada comandada por Vasco da Gama, saída de Lisboa a 8 de Julho de 1497, que chegou a Calecute a 20 de Maio de 1498. O roteiro da primeira viagem, atribuído a Álvaro Velho, que se fez acompanhar pela descrição de alguns reinos do Oriente ao sul daquele ponto de chegada, com a menção de dados geográficos e comerciais importantes, potenciou a concretização dos objectivos.

Palavras-chave: Primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499); Roteiro de Álvaro Velho; Carreira da Índia; Plano do comércio português de especiarias no Oriente (séculos XV-XVI).

Abstract

This study, by revisiting the manuscript in question, aims to highlight how the information contained therein served to prepare the future plan that allowed the desired spice trade by the kingdom of Portugal to be established in the Eastern regions. This plan was associated with the so-called 'India Route', the voyage of discovery of the maritime route of which was initiated by the fleet commanded by Vasco da Gama, leaving Lisbon on 8 July 1497 and arriving in Calicut on 20 May 1498. The itinerary of the first voyage, attributed to Álvaro Velho, which was accompanied by the description of some Eastern kingdoms to the south of that point of arrival, with the mention of important geographical and commercial data, facilitated the achievement of the objectives.

Keywords: First Voyage of Vasco da Gama (1497-1499); Álvaro Velho's Itinenary; India Route; Plan of the Portuguese spice trade in the East (15th-16th centuries).

---

[1] Membro emérito da Classe de História Marítima da Academia de Marinha, sócio correspondente da Classe de Letras da Academia das Ciências de Lisboa, académico correspondente da Academia Portuguesa da História, sócio efectivo e Director da Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa e sócio de mérito e membro do Conselho Supremo da Sociedade Histórica da Independência de Portugal. Investigador do Projecto DIAITA, do CECH da Universidade de Coimbra. jobe8304@hotmail.com

I – Introdução

Junto à única cópia conhecida do relato da viagem de descobrimento do caminho marítimo para a Índia, por Vasco da Gama, conservada na secção de reservados da Biblioteca Pública Municipal do Porto, para onde foi levada no século XIX entre os manuscritos do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, existe um outro documento, de redação também atribuída a Álvaro Velho, intitulado «Estes nomes abaixo escriptos sam de çertos rregnos que estam de Calecut, per a banda do ssul, e as cousas que em cada rregno ha e como vallem, – o quall eu soube muyto çerto de huu homem que sabia a nossa falla he havia trimta anos que viera de Alexandria a estas partes»[2]. Esta pequena síntese contém, essencialmente, informações específicas sobre 15 reinos, elencando dados geográficos e comerciais, como produtos transacionáveis, notícias sobre a religião praticada, números de homens de peleja e de elefantes ou cavalos de guerra, a par da indicação dos dias de navegação, com bom vento, para os atingir a partir de Calecute. Acresce um relato sobre os elefantes de guerra, em que o autor menciona a forma como os elefantes da terra eram capturados, amansados e, depois, adestrados para pelejar[3]. A terminar, apresenta uma lista de preços das diferentes especiarias em Alexandria[4].

No ano em que se evocam os 500 anos da morte de Vasco da Gama, pensamos ter pertinência refletir sobre como o documento em apreço, associado ao roteiro da sua primeira viagem, que inaugurou o que ficou conhecido como a 'Carreira da Índia', contribuiu para abrir a Europa a outros 'mundos'. Outrossim, evidenciar que a coroa portuguesa tinha bem presente, desde as origens do chamado 'Plano das Índias', mormente, no reinado de D. João II, através das viagens dos conhecidos espiões Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, a importância de coligir o maior número de informações sobre a realidade do Oriente no que respeita ao comércio das especiarias. O diálogo com a historiografia, tomando os oceanos como objecto central da construção de redes de conhecimento e de desenvolvimento humano, permite, deste modo, corroborar a assertividade da consideração de Arnold Toynbee, ao dividir a história da humanidade em duas épocas fundamentais: «a era pré-gâmica e a era pós-gâmica».

Importa, deste modo, conhecendo-se as informações partilhadas no documento, perceber-se que, tal como a evolução do processo de expansão baseado no aperfeiçoamento das diferentes técnicas de navegação, que consubstanciaram a sedimentação da ciência náutica e da cartografia, também a viabilização das diferentes rotas comerciais foi precedida de uma recolha permanente de dados capazes de permitir um planeamento com vista ao sucesso das viagens, obviamente, com os correspondentes lucros desejados, garante da sustentabilidade financeira da "Carreira da Índia"[5].

---

[2] MACHADO – **Vasco da Gama e a sua viagem de descobrimento**, p. 229; VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, pp. 85-91.

[3] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, pp. 91-92.

[4] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, pp. 92-93.

[5] GARCIA – **A Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499**.

Volvidas quase quatro décadas, a partir da viagem inaugural de Vasco da Gama, Pedro Nunes afirmava, em 1537, num trecho bem conhecido do Tratado da Esfera:

> «Não há dúvida que as navegações deste Reino, de cem anos a esta parte, são as maiores, mais maravilhosas, de mais altas e mais discretas conjecturas, do que as de nenhuma outra gente do mundo. Os Portugueses ousaram cometer o grande Mar Oceano. Entraram por ele sem nenhum receio. Descobriram novas ilhas, novas terras, novos mares, novos povos, e, o que mais é, novo céu e novas estrelas. E perderam-lhe tanto o medo, que nem a grande quentura da torrada zona, nem o descompassado frio da extrema parte do sul, com que os antigos escritores nos ameaçavam, os pôde estorvar. Que perdendo a Estrela do Norte e tornando-a a cobrar, descobrindo e passando o temeroso cabo da Boa Esperança, o mar da Etiópia, da Arábia e da Pérsia, puderam chegar à Índia. [ ] Ora manifesto é que estes descobrimentos de costas, ilhas e terras firmes não se fizeram indo a acertar, mas partiram os nossos mareantes mui ensinados e providos de instrumentos e regras de astrologia e geometria, que são as coisas de que os cosmógrafos hão-de andar apercebidos. [ ] Levavam cartas mui particularmente rumadas e não já as de que os antigos usavam»[6].

Mutatis mutandis, as informações sobre os diferentes produtos que se negociavam no Oriente, não só as especiarias, tornaram-se preciosas para garantir o êxito das expedições comerciais. De igual modo, importava conhecer, o mais pormenorizadamente possível, a origem daqueles, os preços distintos praticados nos diferentes portos e a qualidade diversa de cada um deles. Outrossim, era mister conhecer o poderio militar de cada um dos reinos que acolhiam os locais preferenciais em que se iriam realizar as trocas comerciais, a relação entre os diferentes potentados e as possíveis alianças com os agentes que actuavam num passado recente.

Sabemos como enviado em 1511 para a Índia, despachado como feitor das drogarias em Cananor, Tomé Pires (c, 1468 – c. 1549), filho do boticário do rei, concluiu a Suma Oriental em 1515, quando teria uns 47 anos de idade [7], na qual descreve as plantas e as drogas do Oriente para além de aspectos medicinais, bem como os locais específicos de comércio de interesse potencial para os portugueses recém-chegados ao Índico, elegendo ainda as informações de carácter comercial, nomeadamente, todos os produtos disponibilizados em cada reino e em cada porto, a par das respectivas origens e os mercadores que os negociavam. Chegado mais tarde, em 1534, Garcia de Orta (c. 1501-1568) fez dar à estampa em Goa o seu celebrado Colóquio dos simples, e drogas e coisas medicinais da Índia[8], em 1563, constituindo-se um pioneiro da farmacognosia portuguesa. Muitos outros se seguiram na compilação do mesmo tipo de informações em obras produzidas ao longo daquele século, e nos seguintes, permitindo-nos destacar Cristóvão da Costa (1515-1594), com

[6] NUNES – **OBRAS**, I, pp. 120-121.

[7] **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues**, pp. 16-18.

[8] ORTA – **Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia**.

o seu Tractado de las drogas y medecinas de las Indias Orientales[9], de 1578. Seguiu-se, a dissertar sobre as plantas medicinais da Índia, Manuel Godinho de Erédia (1563-1623)[10], com a Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges, obra concluída em finais de 1612. Como esquecer, contudo, um outro precursor das informações sobre aquelas partes – Duarte Barbosa (c. 1480 – c. 1546-1547), no Livro em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente[11], sabendo-se como partiu para a Índia em 1500, na armada de Pedro Álvares Cabral, e foi escrivão em Cananor e Calecute, tendo terminado a obra por volta de 1516. Trata-se de um importante repositório dos conhecimentos económicos, mercantis, etnográficos, históricos, geográficos e linguísticos sobre o Oriente nas duas primeiras décadas do século XVI. Esta sua obra, várias vezes traduzida, já para castelhano, em 1524, como para alemão, em 1530, e ainda para italiano, em 1550 e 1554, foi amplamente referida por outros autores, ainda naquele século, que recorreram à autoridade de Duarte Barbosa sobre a presença dos portugueses no Oriente, nomeadamente, sobre os produtos e os povos com quem os negociavam. Vale recordar que «durante muito tempo (por culpa de Giovanni Battista Ramusio, que primeiramente propôs esta identificação, em 1550) acreditou-se que o autor do *Livro* era o familiar de Magalhães, mas a análise crítica dos diversos manuscritos existentes e do conteúdo da obra inviabiliza esta proposta»[12].

Face ao exposto, podemos bem avaliar como se revela de especial importância comparar as informações contidas nas diferentes obras dos distintos autores que escreveram sobre as mesmas matérias, permitindo perceber como se complementam entre si, e ajudam a estruturar o conhecimento sobre as várias partes do Oriente visitadas pelos portugueses[13].

II – […] çertos rregnos que estam de Calecut, per a banda do Sul, e as cousas que em cada rregno ha e como valem

Importa, desde já, salientar que, segundo Abel Fontoura da Costa, cuja edição de 1960 do texto em apreço seguimos, «Ravenstein supõe que quem forneceu esta *Relação geográfico-comercial* ao autor do *Roteiro* foi o mouro de *Angediva*, depois chamado Gaspar da Gama ou Gaspar da Índia[14]». E prossegue: «Hümmerich, que dedicou ao assunto um grande estudo,

[9] COSTA – **Tractado de las drogas, y medecinas de las Indias Orientales**.

[10] ERÉDIA – **Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges**.

[11] BARBOSA – **Livro em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente**; **A Momentous Journey: The Complete Manuscript of the "Book of Duarte Barbosa", 1565**.

[12] JESUS – **Os Portugueses no Golfo, 1507–1650, uma história interligada, The Portuguese in the Gulf, 1507–1650, an interlinked history**, p. 105.

[13] Para uma visão abrangente das relações primevas na região ver FARINHA – **Os portugueses no Golfo Pérsico (1507-1538). Contribuição documental e crítica para a sua história**.

[14] LIPINER – **Gaspar da Gama: um converso na frota de Cabral**.

publicado em 1924, concluiu que foi realmente Gaspar da Gama quem forneceu ao autor a referida *Relação*, durante a viagem de regresso da Índia, o que é confirmado pelo professor [Luciano] Pereira da Silva»[15]. Uma outra consideração preliminar, em paralelismo com os denominados "Cristãos de São Tomé", é a aceitação na informação partilhada ao autor pelo informador de que os reinos hindus eram cristãos. «A grande cultura e orientação prática de Diogo Köpke permitiram-lhe identificar quase todos os reinos citados no Roteiro»[16]. Estudos mais recentes vieram, contudo, a apurar o conhecimento e encontrar interpretações distintas, tanto para a correcta denominação dos reinos e das cidades, como para a correspondência com as denominações actuais[17].

O tempo que nos foi concedido para a apresentação oral não permitiu analisar em pormenor todos os assuntos que merecem dilucidação, sendo que a intenção deste breve bosquejo não tem como propósito esgotar o tema, mas antes incentivar o interesse pelo seu estudo mais aprofundado.

Vejamos, então, o que contempla a 'Relação geográfico-comercial dos reinos ao Sul de Calecute'.

[A] – Estes nomes abaixo escritos são de certos reinos, que estão de Calecute para a banda do Sul, e as coisas que cada reino há e como valem; o qual eu soube muito certo de um homem, que sabia a nossa fala e havia trinta anos que viera de Alexandria a estas partes[18]

[a) Reino de Calecute]

Primeiramente Calecute, onde estivemos. Aqui vêm todas as mercadorias abaixo escritas; e assim as naus de Meca em esta cidade de Calecute carregam. Este Rei, a que[m] chamam Samorim, ajuntará de homens de peleja 100000, e isto com [a] ajuda que há, que de sua jurisdição tem mui pouca gente.

Estas são as mercadorias que as naus de Meca trazem, as quais valem por toda esta Índia:

Cobre, vale uma faraçola, a qual tem perto de 30 arráteis, 50 fanões,
que são 3 cruzados;
Pedra de Baqua, que vale [o seu] peso de prata;
Facas, que vale cada faca 1 fanão;
Água rosada, vale a faraçola 50 fanões;
Pedra-ume, vale a faraçola 50 fanões;
Chamalote, vale a peça 7 cruzados;
Pano vermelho, vale um pequi, que são três palmos, 2 cruzados;
Azougue, vale a faraçola 10 cruzados.

[15] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, p. 135, nota 269.

[16] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, p. 136, nota 269 (cont.).

[17] LAGOA – **Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Ultramarina Portuguesa**.

[18] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, pp. 85-91.

[b) Outro reino: Grangalor]

Quorongoliz é de cristãos, e o Rei [é] cristão; está de Calecute três dias por mar, de bom vento. Este Rei poderá juntar 4000 homens de peleja.

Aqui há muita pimenta, e vale aqui uma faraçola 9 fanões e em Calecute vale 14.

[c) Outro reino: Coulão]

Coleu, de cristãos, o qual está de Calecute dez dias por mar, de bom vento. Este Rei poderá juntar 10000 homens.

Em esta terra há muito pano de algodão, e pimenta pouca.

[d) Outro reino: Calegrande]

Cael, o qual tem o Rei mouro e a gente cristã; e está de Calecute por mar dez dias. Este Rei poderá juntar 4000 homens de peleja e 100 elefantes de guerra.

Aqui há muitas pérolas.

[e) Outro reino: Coromandel]

Chomandarla, é de cristãos e o Rei [é] cristão; este poderá juntar 100000 homens.

Aqui há muita laca, e vale duas faraçolas 1 cruzado; e assim tem muito pano de algodão.

[f) Outro reino: Ceilão]

Ceilão, o qual é uma ilha muito grande, e de cristãos e Rei cristão. Está de Calecute por mar, de bom vento, oito dias. Este Rei poderá juntar 4000 homens; e assim tem muitos elefantes de guerra, e para vender.

Aqui há toda a canela fina, que há em esta Índia; e assim muitas pedras safiras, e melhores que outras de outra terra; e rubis poucos, mas são bons.

[g) Outro reino: de Sumatra]

Camatarra é de cristãos; está de Calecute trinta dias, de bom vento. Este Rei poderá juntar 4000 homens de peleja, e tem 1000 de cavalo e 300 elefantes de guerra.

Em esta terra há muita seda em fio, e vale a faraçola 8 cruzados; também há nesta terra muita laca, e vale 1 bar, que tem 20 faraçolas [208,16 kg], 10 cruzados.

[h) Outro reino: Sião]

Xarnauz, é de cristãos e o Rei cristão; está de Calecute cinquenta dias, de bom vento. Este Rei juntará 20000 homens de peleja e 4000 de cavalo, e tem 400 elefantes de guerra.

Nesta terra há muito benjoim, e vale a faraçola 3 cruzados, e há aí muito aloes, e vale a faraçola 25 cruzados.

[i) Outro reino: Tenasserim]

Tenacar, é de cristãos e o Rei cristão; está de Calecute, de bom vento, quarenta dias. Este Rei poderá juntar 10000 homens de peleja, e tem 500 elefantes de guerra.

Nesta terra há muito brasil, o qual faz muito fino vermelho, tanto como [a] grã, e vale aqui 1 bar 3 cruzados e no Cairo vale 60; também aqui há aloes, mas pouco.

[j) Outro reino: Bengala]

Bengala. Em este reino há muitos mouros e poucos cristãos, e o Rei é mouro; este juntará 20 000 homens de peleja e 10000 de cavalo.

Nesta terra há muitos panos de algodão e de seda, e muita prata.

Está de Calecute quarenta dias, de bom vento.

[k) Outro reino: Malaca]

Malaca é de cristãos e o Rei cristão. Está de Calecute quarenta dias, de bom vento. Este Rei poderá juntar 10000 homens de peleja, *scilicet*: 200 de cavalo e os outros de pé.

Daqui vai todo o cravo, e vale aqui 1 bar [210,22 kg] 9 cruzados; e isso mesmo a noz moscada vale 1 bar, outros 9 cruzados. E há aí muitas porcelanas e muita seda; e muito estanho, do qual fazem moeda, porém a moeda é grande e vale pouco, [de maneira] que 3 faraçolas valem 1 cruzado. Aqui há muitos papagaios, todos vermelhos como brasa.

[l) Outro reino: Pegu]

Pegu é de cristãos e o Rei [é] cristão; e são todos alvos, como nós outros. Este [Rei] poderá juntar 20000 homens de peleja, *scilicet*: 10000 de cavalo e outros de pé; e 400 elefantes de guerra.

Aqui há todo o almiscar do mundo. Este Rei tem uma ilha, a qual está da terra firme obra de quatro dias de bom vento; em a qual ilha andam umas alimárias, como servas (*sic*), as quais trazem uns papos nos umbigos, em que anda este almíscar. E, em certo tempo do ano, esfregam-se a umas árvores e caiem-lhes os papos, e os da terra vão em este tempo apanhá--los. E é tanto que dão por 1 cruzado 4 papos destes, grandes, e, dos pequenos 10 e 12 que poderão encher uma grande arca. E em a terra firme há muitos rubis; e muito ouro, que com 10 cruzados podeis aqui comprar ouro porque dêem em Calecute 25. E há aí muita laca. E benjoim, de duas maneiras, branco e preto; vale a faraçola do branco 3 cruzados, e do preto 1,1/2. E prata, que por 10 cruzados vos dêem em Calecute 15.

Esta terra está de Calecute trinta dias, de bom vento.

[m) Outro reino: Bengala]

Bengala tem um Rei mouro, e a gente dela são mouros e cristãos; e está de Calecute trinta e cinco dias, de bom vento. Aqui haverá 25000 homens de peleja, scilicet,: 10000 de cavalo e outros de pé; e 400 elefantes de guerra.

Em esta terra há estas mercadorias:

Muito trigo. E muitos panos de grande valor, e comprando aqui 10 cruzados destes panos acharão em Calecute por eles 40. E muita prata.

[n) Outro reino: Comar]

Conimata tem o Rei cristão e bem assim a gente; está de Calecute cinquenta dias, de bom vento. Este Rei poderá juntar 5000 ou 6000 homens de peleja, e tem 1000 elefantes de guerra.

Nesta terra há muitas pedras safiras e muito brasil.

[o) Outro reino: Patani]

Pater é de cristãos e [o] Rei cristão, e em este reino não há mouro nenhum. Este Rei poderá juntar 4000 homens de peleja, e tem 100 elefantes de guerra.

Em esta terra há muito ruibarbo, e vale aqui uma faraçola 9 cruzados. E há aí muitas pedras espinelas; e muita laca, e vale um bar 4 cruzados.

Está de Calecute cinquenta dias, de bom vento.

[B] – Sobre elefantes[19]

[a)] De como pelejam os elefantes nesta terra

Fazem uma casa de madeira, em que cabem 4 homens, e esta casa anda em cima do elefante com os ditos 4 homens metidos nela. E traz este elefante, em cada dente, cinco espadas armadas; assim que, em ambos os dentes, traz dez espadas armadas.

De maneira que andam tão temerosos, que nenhum não os aguarda se lhes fugir pode. E tudo aquilo que, aqueles que em cima andam, lhes mandam o fazem tão compridamente como se fosse criatura racional, porque se lhes dizem «mata aquele ou faze isto ou estoutro», assim o fazem.

[b)] Da maneira que têm para os tomarem, quando andam no mato bravos

Quando querem tomar algum elefante bravo tomam uma fêmea mansa, e fazem uma cova muito grande, onde quer que o elefante ande, e tapam-lhe a boca com mato. E dizem àquela fêmea: «vai, e se achares algum elefante traze-o para junto desta cova, de maneira que caia ele dentro; e tu guarda-te [e] não caias». Vai-se então, e assim como lho mandam assim o faz, e, depois que o topa, há-de o trazer de maneira por ali que há-de cair dentro; e a cova é de tal altura que jamais ele por si pode sair.

[c)] Da maneira que se tem para os tirarem da cova e os amansarem

Depois que o elefante jaz naquela cova passam-se cinco ou seis dias [para] que lhe dêem de comer. E depois dos ditos dias passarem leva-lhes um homem muito pouca vianda, e cada dia mais até que ele vem-na comer. Isto por espaço de um mês, até que aqueles que lhe levam de comer o vão amansando, até que [se] deitam, da terra, em a cova. E isto fá-lo por tantos dias [até] que lhe aguarda que lhe [possa] pousar a mão nos dentes. E depois desce abaixo e lança-lhe umas cadeias muito grossas nos pés, em [tendo] as quais o ensinam em tal maneira que lhe não mingua senão falar. E têm-nos em estrebarias, como cavalos; e um bom elefante vale 2000 cruzados.

[C] – Preços em Alexandria[20]

[a)] Este é o preço porque (*sic*) se vende a especiaria em Alexandria

Primeiramente vale 1 quintal de canela 25 cruzados

1 quintal de cravo vale 20 cruzados

quintal de pimenta, 15 cruzados

quintal de gengibre, 11 cruzados

e em Calecute vale um bar, que tem 5 quintais, 20 cruzados

quintal de noz moscada vale 16 cruzados

quintal de laca vale 25 cruzados

[19] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, pp. 91-92.

[20] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, pp. 92-93.

quintal de brasil vale 10 cruzados
arratel de ruibarbo vale 12 cruzados
mitical de almiscar vale 1 cruzado
arratel de pau aloes vale 2 cruzados
arratel de benjoim vale 1 cruzado
quintal de incenso vale 2 cruzados
e em Meca, onde o há, vale um bar 2 cruzados.

III – Dilucidação de algumas informações constantes nos documentos[21]

Vejamos o que importa salientar e elucidar no caso das informações a propósito do reino de Calecute. O rol de mercadorias que as naus de Meca levavam para negociar evidencia o tipo de produtos pretendidos no destino, por conseguinte, os que podiam satisfazer e potenciar as trocas comerciais. O caso do cobre, sabemos como foi uma das principais mercadorias exportadas no século XVI para a Índia, onde era usado tanto para cunhar moedas como para fundir canhões, razão pela qual os navios da carreira da Índia transportavam aquele metal, como ainda bem recentemente ficou comprovado no descobrimento da carga afundada da nau Bom Jesus (1533), num areal da Namíbia, em que foram encontradas 20 toneladas de lingotes. Desde o tempo do Império Romano era exportado para a Índia, representando uma forma de compensar o défice comercial do Ocidente com os mais variados metais[22].

Ao compilar as informações relativas ao valor comparado, por equivalência, entre as várias moedas que circulavam em Calecute, constantes da relação em apreço, podemos concluir que não seriam totalmente fidedignas. Como descrito acima: «Cobre, vale uma faraçola, a qual tem perto de 30 arráteis, 50 fanões, que são 3 cruzados»[23]. Sabemos que um cruzado valia no reino 380 reais, entre 1481 e 1490, e 390 reais, entre 1490 e 1517[24]. O fanão de Calecute, por ser de ouro baixo, valeria em 1498, 22,8 reais, sendo que António Nunes, no Lyvro dos pesos da Ymdia, e assy medidas e mohedas[25], indica 25,7 reais para 1544, data da redacção da sua obra[26].

Outras informações são relativas às diferentes medidas de peso, impondo-se conjugar e comparar as encontradas em variadas fontes coevas, com vista a estabelecer as respectivas equivalências.

---

[21] Agradecemos a Jorge Semedo de Matos e a Rui Manuel Loureiro a pronta disponibilidade no esclarecimento de dúvidas durante a realização deste estudo.

[22] THOMAZ – **O Tesouro do Bom Jesus**, p. 36.

[23] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, p. 86.

[24] THOMAZ – **O Tesouro do Bom Jesus**, p. 21. **Portugal – Do Renascimento à Crise Dinástica**, pp. 254 & ss.

[25] NUNES – **Subsidios para a História da India Portugueza**.

[26] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, p. 136, nota 270.

As faraçolas de Calecute e de Chalé tinham 10,37 quilogramas[27], a de Cananor tinha 10,28 quilogramas[28] e «ha faraçola d urmuz he em peso faraçola e meia de Cochim, pouco mais ou menos»[29], sendo que as faraçolas de Cochim e de Coulão tinham 8,31 quilogramas[30]. No Glossário Luso-Asiático, Sebastião Dalgado esclarece que «baar», «bahar», ou simplesmente «bar» vocábulo de origem árabe, significa uma medida de peso oriental que, conforme as regiões, valia entre 140 e 330 quilogramas[31], a atestar como pode haver divergência na interpretação das informações e, por conseguinte, conclusões falseadas, mesmo que involuntariamente. Outrossim, o mesmo autor elucida que a faraçola valia entre 8 e 14 quilogramas[32]. «A *baar* weighs about 20 *faracolas*, and a *faracola* twenty-four and three-fourths *aratole* of Portugal, which *aratole* are of from thirty-two to thirty-three *libre* in Venice, according to custom»[33]. O termo «aratole», medida de peso que tinha 459 gramas, não vem referenciado no Glossário Luso-Árabe, presumindo-se que poderá ser uma corruptela de arrátel, vocábulo também de origem árabe, que teria sido assimilado pelos ingleses no Oriente, como «aratole», sem que exista uma tradução directa e precisa, ao ouvirem a referência a esta medida portuguesa, mais tardiamente, a que correspondia o mesmo peso em gramas, segundo os investigadores especializados.

Vale referir que D. Manuel I (1495-1521), ao implementar a reforma abrangente dos forais, com o objetivo de centralizar o poder real e modernizar a organização administrativa do reino, promoveu, a seu tempo, a uniformização dos pesos e medidas correntes, tomando como ponto de partida o que se praticava em Lisboa, com ligeiras alterações. Os pesos passaram a ter como base um arrátel de 16 onças, em teoria equivalente à libra castelhana. O quintal manteve a relação tradicional com o arrátel, ou seja, o quintal continuava a ter 128 arráteis (arráteis que já tinham sido de 12.5 onças, depois 14 onças e agora eram de 16 onças), embora em Castela continuasse com as tradicionais 100 libras. Com a redefinição do arrátel, o sistema português de pesos passou nesta altura a ser puramente binário[34]. De qualquer modo, nas diferentes partes do Oriente, sob domínio português, continuaram a usar-se os pesos e medidas tradicionais nas diversas regiões, o que obriga a uma especial atenção dos especialistas na verificação das informações contidas nas fontes coevas sobre o que se praticava nos reinos e portos distintos daquelas paragens.

---

[27] NUNES – **Subsidios para a História da India Portugueza**, p. 46.

[28] NUNES – **Subsidios para a História da India Portugueza**, p. 46.

[29] Carta de Afonso de Albuquerque para D. Manuel I, escrita em Cochim, a 20 de Agosto de 1512. **Collecção de Monumentos Inéditos para a Historia das Conquistas dos Portuguezes, em Africa, Asia e America**, p. 75.

[30] MATHEW – **Portuguese trade with India in the sixteenth century**, p. 236, citando NUNES – **Subsidios para a História da India Portugueza**, p. 47.

[31] DALGADO – **Glossário Luso-Asiático**, p. 78. Esta medida ocorre, também, em documentação coeva do mesmo período, como equivalente ao «cate». ORTA – **Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia,** p. 130, nota 534.

[32] DALGADO – **Glossário Luso-Asiático**, pp. 389-390.

[33] GREENLEE – **The Voyage of Pedro Alvares Cabral to Brazil and India from contemporary documents and narratives**, p. 92.

[34] LOPES – **Educação e Matemática**, pp. 42-48; LOPES – **Portugalia**, pp. 113-164.

Diferentes investigadores, como o reverendo J. J. Jaus e o bispo J. M. Speechly divergem do que Ernest George Ravenstein esclareceu sobre a sua proposta de identificação da pedra de Baqua, mais precisamente quando este autor analisava a 'Relação geográfico-comercial dos reinos ao Sul de Calecute':

> «I have little doubt that instead of Baqua we ought to read Bezoar. In D. Manuel's letter to the King of Castile, the royal writer states that among the presents which the King of Cochin gave to Vasco da Gama (in 1502) there was a stone as large as a filbert, which was taken out of the head of a very rare animal, called Burgoldof, and which proved a specific against all poisons»[35].

Conhecida a argumentação de Ravenstein, dos outros dois investigadores supracitados[36], e face ao que tem sido publicado a propósito da pedra de Bezoar, não nos sentimos habilitados a asseverar que possa corresponder à pedra de Baqua. Remetemos o leitor interessado para o que Garcia de Orta esclarece sobre aquela no Colóquio 45 – "Da Pedra Bezar"[37], podendo adiantar o que se lê no comentário respectivo, em nota, na recente edição: «A pedra bazar, bezar ou bezoar – cujo nome deriva do persa *padzhar*, "antídoto" ou contra-veneno" – é uma concreção que se forma no bucho de certos ruminantes asiáticos, à qual se atribuíam propriedades medicinais, nomeadamente como antídoto de venenos»[38].

A água rosada mencionada na "Relação" corresponde à bem conhecida água de rosas, um adjuvante farmacêutico composto por essência de rosas e água. Trata-se de um hidrolato de rosas, que se obtém a partir da destilação de pétalas de rosa no alambique. Por arraste do vapor de água obtém-se o óleo essencial de rosas e separadamente a água de rosas ou hidrolato. A água utilizada no processo de destilação contém as moléculas hidrossolúveis da flor. Os especialistas asseguram, por consulta de fontes manuscritas muito antigas, que a produção da água de rosas já se encontra documentada, como prática desenvolvida por povos árabes, desde o século IX, bem como por povos islamizados da Turquia, da Pérsia e da Índia, sabendo-se como era utilizada, genericamente, para variados fins medicinais, em culinária e em cosmética, como perfume ou para limpeza da pele. Na culinária indiana, por exemplo, era usada para adicionar um sabor floral e aromático, frequentemente encontrada em receitas de sobremesa, em bebidas e em xaropes. Também era usada em conhecidos rituais hindus. Uma figura histórica associada ao uso medicinal da água de rosas é Ibn Sīnā, mais conhecido por Avicena (c. 980-1037), um polímata persa islamizado, que escreveu O Livro da Cura e O Cânone da Medicina. Recomendava a água de rosas para curar ressacas, problemas de memória, doenças oculares e dores de cabeça.

---

[35] RAVENSTEIN – **A journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499**, pp. 96-97, nota 3.

[36] RAVENSTEIN – **A journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499**, p. 97, nota 3 (cont.).

[37] ORTA – **Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia,** pp. 367-370.

[38] ORTA – **Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia,** p. 367, nota 1546.

Os historiadores da Antiguidade Pré-Clássica encontraram referências à água de rosas em tábuas de argila que remontam às civilizações da Mesopotâmia, desde 2630 a.C. Pretendem alguns egiptólogos que a água de rosas já era produzida desde o tempo dos faraós, essencialmente para fins cosméticos, tal como se conhece a sua utilização na Antiguidade Clássica Grega e Romana para uso em banhos[39].

Quanto à pedra-ume, referida na "Relação", trata-se do alúmen de potássio, com um vasto leque de aplicações: como um mordente, associado ao tingimento de tecidos, com a função específica de manter a durabilidade da cor, conferindo maior resistência às lavagens e exposição ao sol, a par da fixação da douradura de vários objectos; na preparação de lacas para aderir ao papel artesanal; e na clarificação de líquidos turvos, como agente floculante que facilita a posterior decantação. Além disso, foi comumente usado em purificação de água, no curtimento de couros e na fabricação de têxteis[40], bem como empregado como desodorizante e nos cuidados posteriores a barbear, por ser um adstringente e hemostático tópico no caso de pequenos sangramentos.

O chamalote, que também ocorre em documentação coeva com a designação de camelão, por ser um tecido primitivamente fabricado com pêlo de camelo, tornou-se depois comum com o recurso ao pêlo de cavalo ou de certas espécies de bodes, e mais tarde de lã vulgar, podendo incorporar fios de seda, como esclarece Rafael Bluteau[41].

O preço elevado indicado para um pequi de pano vermelho, com três palmos a valerem dois cruzados, conforme consta na "Relação", faz acreditar que se trataria de um tecido de algodão tingido com púrpura tíria, também conhecida como vermelho fenício, púrpura fenícia, púrpura real, púrpura imperial ou tintura imperial, que é uma tinta natural de coloração vermelho-púrpura, extraída de caramujos marinhos, provavelmente produzida pela primeira vez pelos antigos fenícios. Esta tinta tinha grande valor desde a Antiguidade por não desbotar – pelo contrário, tornava-se gradualmente mais brilhante e intensa com a exposição ao tempo e à luz do sol. Ravenstein esclarece que um pequi correspondia a 27 polegadas[42], podendo, contudo, variar entre os 68,58 e os 71 centímetros, uma vez que a medida do palmo variava de região para região.

Azougue é um sinónimo vulgar e antigo para o elemento químico mercúrio, um metal líquido à temperatura ambiente, prateado, referenciado em documentos desde a Grécia Antiga, cuja denominação primeva vem do grego latinizado *hydrargyrum*, que significa prata líquida, sabendo-se como foi um dos primeiros metais que mereceram estudo na Antiguidade. A aplicação mais antiga e relevante do mercúrio era como pigmento em pinturas e como um componente para a formação de amálgamas com outros metais. Na forma de cinábrio, era usado como um

[39] À falta de bibliografia especializada credível sobre este produto, optámos por fazer um resumo da compilação de informações recolhidas em várias entradas de diversas enciclopédias portuguesas, espanholas, italianas, francesas e inglesas, pertencentes ao acervo da Biblioteca Nacional de Portugal.

[40] ORTA – **Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia,** p. 156, nota 650.

[41] BLUTEAU – **Vocabulario Portuguez e Latino**, II, Letra C, p. 268.

[42] RAVENSTEIN – **A journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499**, p. 97, nota 1.

pigmento vermelho intenso em pinturas e outros trabalhos artísticos. Na Roma Antiga, depois dos minérios de ouro e da prata serem extraídos, eram usados martelos movidos a água para esmagá-los, servindo o mercúrio para separar os metais preciosos, numa prática que alguns autores fazem remontar ao ano 1000 a.C. No caso em apreço, importa referir que na costa do Malabar era conhecida a extracção de ouro na região de Cochim, razão pela qual o azougue seria uma mercadoria com significativo interesse em Calecute, com vista a futuras trocas comerciais.

IV – Conclusão

A 'Relação geográfico-comercial dos reinos ao Sul de Calecute' inicia-se com a referência às «mercadorias que as naus de Meca trazem» até ao reino de Calecute, onde Vasco da Gama aportou em 1498. Supostamente, Álvaro Velho colheu as informações constantes da 'Relação' junto de Gaspar da Gama, como foi referido acima. Muito genericamente, os apontamentos dilucidativos neste nosso estudo circunscrevem-se àquele reino, como mero exemplo que pretendeu evidenciar a importância de um documento pouco realçado e menos divulgado na historiografia afim.

A identificação dos restantes 14 reinos, com a sua denominação corrigida, e as das cidades e portos, a par dos mercadorias, nomeadamente, as especiarias e as pedras preciosas, os diferentes pesos e medidas orientais usadas, as moedas e os preços praticados, encontra-se efectuada por Fontoura da Costa nas variadas notas que acompanham a edição do Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama, que seguimos de perto[43]. Por sua vez, o já mencionado Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Ultramarina Portuguesa, compilado pelo visconde de Lagoa, entretanto actualizado por especialistas do CHAM, permite complementar as informações[44]. Outrossim, os "Índice Onomástico", "Índice Geográfico" e "Índice Temático", constantes da recente edição dos Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia, de Garcia de Orta, revestem-se de ajuda preciosa adicional[45].

Muito brevemente elencamos as mercadorias mencionadas na 'Relação geográfico--comercial dos reinos ao Sul de Calecute':

Especiarias – canela; cravo; gengibre; noz-moscada e pimenta;

Metais e derivados – azougue (mercúrio); cobre; estanho; ouro; pedra-ume (alúmen de potássio) e prata;

Pedras preciosas e congéneres – espinelas; pérolas; rubis e safiras;

Tecidos – chamalote; pano vermelho; panos de algodão; panos de seda e seda em fio;

Outros produtos – água rosada; almíscar; aloés; benjoim; brasil; elefantes de guerra; facas; grã; incenso; laca; papagaios; pedra de Baqua (Bezoar); porcelanas; ruibarbo e trigo.

---

[43] VELHO – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**, pp. 136-138, notas 270-294.

[44] LAGOA – **Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Ultramarina Portuguesa**.

[45] ORTA – **Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia**, pp. 505-524.

Tal como significámos acima, comparar e cruzar as informações contidas nas diferentes obras dos distintos autores que escreveram sobre as mesmas matérias, que se complementam entre si, seria o passo seguinte, por forma a consolidar o conhecimento e corroborar a evidência de que o Estado da Índia se estruturou em rede, facilitando os sucessivos processos das trocas comerciais, rentabilizando os meios disponíveis e a gestão administrativa e financeira de um espaço tão dilatado, garante da sustentabilidade da 'Carreira da Índia', e da presença dos portugueses naqueles domínios. Muitos são os estudos que têm sido realizados, parcelarmente, sobre os mais diversos temas, sendo que tal propósito não tem cabimento neste singelo bosquejo.

Por nos encontrarmos a comemorar os 500 anos do nascimento de Luís de Camões, que pelo Oriente andou uma boa parte da sua vida, e n'Os Lusíadas exaltou em epopeia a história pátria, seguindo precisamente a primeira viagem do Gama, permitimo-nos terminar com um seu poema bem conhecido, passando da épica à lírica – o vilancete 'Descalça vai para a fonte', em que ocorre um mesmo termo cujo significado nos detivemos acima – o chamalote ou chamelote.

Mote:

Descalça vai para a fonte
Lianor pela verdura;
Vai fermosa, e não segura.

Voltas:

Leva na cabeça o pote,
O testo nas mãos de prata,
Cinta de fina escarlata,
Sainho de **chamelote**;[46]
Traz a vasquinha de cote,
Mais branca que a neve pura.
Vai fermosa e não segura.

Descobre a touca a garganta,
Cabelos de ouro entrançado
Fita de cor de encarnado,
Tão linda que o mundo espanta.
Chove nela graça tanta,
Que dá graça à fermosura.
Vai fermosa e não segura.

[46] O negrito é nosso.

BIBLIOGRAFIA

Fontes impressas

A Momentous Journey: The Complete Manuscript of the "Book of Duarte Barbosa", 1565; Edited by Dr. Sultan Bin Mohammad AlQasimi. Sharjah: Sciences and Arts Institute Dr. Sultan Al Qasimi Centre of Gulf Studies, 2017.

A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues; leitura e notas de Armando Cortesão. Acta Universitatis Conimbrigensis. Coimbra: Por Ordem da Universidade, 1978.

BARBOSA, Duarte – **Livro em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente**; introdução e notas de Augusto Reis Machado. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1946.

COSTA, Cristóvão da – **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: en el qual se verifica mucho de lo que escriuio el Doctor Garcia de Orta...**. En Burgos: por Martin de Victoria impressor de su Magestad, 1578.

Cartas de Affonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam, publicadas de ordem da Classe de Sciencias Moraes, Politicas e Bellas-Lettras da Academia Real das Sciencias de Lisboa; sob a direcção de Raymundo Antonio de Bulhão Pato. In **Collecção de Monumentos Ineditos para a Historia das Conquistas dos Portuguezes, em Africa, Asia e America**, 1.ª Serie, t. 10. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1884.

ERÉDIA, Manuel Godinho de – **Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges**; edição de J. G. Everaert, J. E. Mendes Ferrão e M. Cândida Liberato, prefácio de Luís Filipe Thomaz. Lisboa: CNCDP, 2001.

GREENLEE, William Brooks – **The Voyage of Pedro Alvares Cabral to Brazil and India from contemporary documents and narratives**;Translated with Introduction and Notes by William Brooks Greenlee. London: The Hakluyt Society, 1938.

NUNES, António – Lyvro dos pesos da Ymdia, e assy medidas e mohedas [1554]. In **Subsidios para a Historia da India Portugueza publicados de ordem da Classe de Sciencias Moraes, Politicas e Bellas-Letras da Academia Real das Sciencias de Lisboa**; sob a direcção de Rodrigo José de Lima Felner. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1868.

NUNES, Pedro – Tratado da Sphera – Astronomici Introductorii de Spaera Epitome in **OBRAS**, Vol. I; coord. Henrique Leitão. Lisboa: ACL-FCG, 2002.

ORTA, Garcia de – **Colóquios dos Simples e Drogas e Coisas Medicinais da Índia**; edição de Rui Manuel Loureiro e Teresa Nobre de Carvalho. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas Alberto Benveniste, 2024.

VELHO, Álvaro – **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**; pref., notas e anexos por A. Fontoura da Costa. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1960.

Estudos

BLUTEAU, Rafael – **Vocabulario Portuguez e Latino…**, Vol. II. Coimbra: No Collegio das Artes da Companhia de JESU, Anno de 1712.

DALGADO, Sebastião Rodolpho – **Glossário Luso-Asiático**, Vol. I. Academia das Ciências de Lisboa. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1919.

FARINHA, António Dias – **Os portugueses no Golfo Pérsico (1507-1538). Contribuição documental e crítica para a sua história**. Lisboa: CNCDP, 1991.

GARCIA, José Manuel (coord.) – **A Viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499**. História da Marinha Portuguesa. Lisboa: Academia de Marinha, 1999.

HÜMMERICH, Franz – Studien zum «Roteiro» der Entdeckungsfahrt Vasco da Gama, 1497-1499 in **Revista da Universidade de Coimbra**, Vol. X; Estudo II [Separata]. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1923.

JESUS, Roger Lee de – Livro do que viu e ouviu no Oriente Duarte Barbosa, manuscrito de 1558-1565 (c.), colecção de S.A. Sheikh Dr. Sultan bin Muhammad Al Qasimi, (Sharjah, Emirados Árabes Unidos). In **Os Portugueses no Golfo, 1507–1650, uma história interligada, The Portuguese in the Gulf, 1507–1650, an interlinked history**, catálogo de exposição na Feira do Livro do Emirado de Sharjah, Emirados Árabes Unidos, 1-12 Novembro 2023, com coordenação científica de José Pedro Paiva e Roger Lee de Jesus, apresentação/introdução de Ahmed Bin Rakkad Al Ameri, presidente da Sharjah Book Authority. Coimbra: Centro de História de Sociedade e Cultura da Universidade de Coimbra / Imprensa da Universidade, Março de 2023 [n.º 31]. https://www.arquipelagos.pt/imagem/237002/ Consultado em 20.05.2025.

KÖPKE, Diogo e PAIVA, António da Costa – **Roteiro da viagem que em Descobrimento da India pelo Cabo da Boa Esperança fez Dom Vasco da Gama em 1497: segundo um manuscripto coetaneo existente na Bibliotheca Publica Portuense**. Porto: Typographia Portuense, 1838.

LAGOA, Visconde de [4.º] – **Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Ultramarina Portuguesa**. Disponibilizado pelo CHAM na Web. https://cham.fcsh.unl.pt/gvl/glossario_visconde_lagoa.htm Consultado em 20.05.2025.

LIPINER, Elias – **Gaspar da Gama: um converso na frota de Cabral**. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1987.

LOPES, Luís Seabra – A Cultura da Medição em Portugal ao longo da História. In **Educação e Matemática**. Revista da Associação de Professores de Matemática, n.º 84. Lisboa: APM, Setembro-Outubro 2005, pp. 42-48.

, – Sistemas Legais de Medidas de Peso e Capacidade, do Condado Portucalense ao Século XVI. In **Portugalia**, Nova Série, vol. XXIV. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2003, pp. 113-164.

MACHADO, José Pedro e CAMPOS, Viriato – **Vasco da Gama e a sua viagem de descobrimento**; edição crítica e leitura actualizada do relato anónimo da viagem. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1969.

MATHEW, Kuzhippalli Skaria – **Portuguese trade with India in the sixteenth century**. New Delhi: Manohar, 1983.

Portugal – Do Renascimento à Crise Dinástica. Nova História de Portugal, dir. Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, coord. João José Alves Dias, Vol. V. Lisboa: Ed. Presença,1998.

RAVENSTEIN, Ernest George – **A journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499**; Translated and edited, with Notes, an Introduction and Appendices by the author. London: The Hakluyt Society, 1898.

THOMAZ, Luís Filipe – **O Tesouro do Bom Jesus**. Lisboa: Academia de Marinha, 2018.

AS VIAGENS DE VASCO DA GAMA À ÍNDIA E OS ALEMÃES

Jürgen Pohle[1]

Resumo

Em 1499, quando Vasco da Gama regressou da sua primeira viagem à Índia, as novas sobre este feito histórico rapidamente se espalharam no Ocidente. Ainda no mesmo ano, a *Crónica de Augsburgo* continha já notícias acerca da descoberta do caminho marítimo para Calicut pelo rei de Portugal. De facto, a abertura da denominada Rota do Cabo para as terras das especiarias criou, desde logo, expetativas enormes no mundo mercantil europeu. Nas décadas seguintes, vários mercadores alemães acompanharam as armadas portuguesas que rumaram para a Ásia. Na segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, que se realizou nos anos de 1502/03, estiveram envolvidos, no mínimo, dois agentes comerciais alemães. Não se conhecem os seus nomes, mas há indícios que apontam para que tivessem tido ligação com o comércio de Augsburgo e de Nuremberga, ou seja, com os dois principais centros económicos no Sul do Sacro Império Romano-Germânico. Tal é demonstrado pelos relatos que estes alemães deixaram da sua viagem. Os dois documentos, que apenas no século XX foram encontrados em Viena e em Bratislava, contêm indicações detalhadas, não apenas sobre aspetos económicos, mas também acerca de assuntos políticos, geográficos e etnográficos. Com estas e outras informações recolhidas, diversas casas comerciais alemãs resolveram estender os seus negócios para Portugal, fundando, a partir de 1503, feitorias em Lisboa e participando diretamente no comércio ultramarino português.

Entre os alemães, que por volta de 1500 entraram em contacto com o espaço índico, destacam-se também os bombardeiros. Nas armadas comandadas por Vasco da Gama, bem como nas restantes frotas portuguesas que, no início de Quinhentos, aí apareceram, encontravam-se vários artilheiros germânicos. Boa parte destes homens da guerra incluía-se no corpo de elite dos "bombardeiros da nómina", participando no ambicioso projeto expansionista da Coroa portuguesa.

Palavras-chave: Relações luso-alemãs, viagens dos Descobrimentos, comércio ultramarino, "manuscrito de Viena", "manuscrito de Bratislava", bombardeiros.

---

[1] Investigador integrado do CHAM, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, 1069-061 Lisboa. Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito da Norma Transitória – DL 57/2016/CP1453/CT0034. (https://doi.org/10.54499/DL57/2016/CP1453/CT0034). Também obteve o apoio do CHAM (NOVA FCSH - UAc), através do projecto estratégico financiado pela FCT (UIDB/04666/2020).

Abstract

In 1499, when Vasco da Gama returned from his first voyage to India, news of this historic feat quickly spread in Europe. In the same year, the city chronicle of Augsburg already contained news about the "discovery of the sea route to Calicut by the King of Portugal". In fact, the opening of the so-called Cape Route to the spice lands immediately created enormous expectations in the European merchant world. In the following decades, several German merchants accompanied the Portuguese fleets that headed for Asia. Vasco da Gama's second voyage to India, which took place in 1502/03, involved at least two German commercial agents. Their names are unknown, but there is evidence that they had ties to trade in Augsburg and Nuremberg, the two main economic centres in the south of the Holy Roman Empire. This is demonstrated by the accounts that these Germans left of their voyage. The two documents, which were only found in Vienna and Bratislava in the 20th century, contain detailed information, not only on economic aspects, but also on political, geographical and ethnographic matters. With this and other information gathered, several German commercial houses decided to expand their business to Portugal, establishing trading posts in Lisbon from 1503 onwards and participating directly in Portuguese overseas trade.

Among the Germans who, during the era of Vasco da Gama, came into contact with the Indian Ocean, the *bombardeiros* also stood out. Many of these men of war were included in the elite corps of "*bombardeiros da nómina*", participating in the ambitious expansionist project of the Portuguese Crown.

Keywords: German-Portuguese relationships; voyages of discoveries; overseas trade; the "Vienna manuscript", the "Bratislava manuscript", *bombardeiros*.

Notícias sobre a primeira viagem de Vasco da Gama à Índia

Em 1499, Vasco da Gama regressou da sua primeira viagem à Índia e as novas sobre este feito histórico rapidamente se espalharam no Ocidente. De facto, a abertura da denominada Rota do Cabo para as terras das especiarias despertou, desde logo, a curiosidade de humanistas, estadistas e comerciantes, criando expetativas enormes no mundo mercantil europeu[2].

Já em agosto do mesmo ano, D. Manuel I informou, euforicamente, o Sacro Imperador Maximiliano I, seu primo direito, sobre a expedição de Vasco da Gama. A carta que o rei de Portugal enviou a Maximiliano é redigida em latim e encontra-se no *Haus-, Hof- und Staatsarchiv* em Viena[3]. O motivo ideológico ocupa um lugar central na carta de D. Manuel. O *Venturoso* sublinha a tarefa dos Portugueses na missionação dos povos, quer em África, quer na Índia. Seguidamente, foram enviadas pelo monarca português algumas informações concretas acerca dos resultados da viagem de Vasco da Gama como, por exemplo, os aspetos económicos, que desempenham um papel importante neste documento. D. Manuel I menciona as mercadorias orientais, como as especiarias e as pedras preciosas que os navios portugueses trouxeram em grande quantidade dos mercados da Índia. A terminar a carta, o rei português prometeu partilhar o seu triunfo com Maximiliano[4].

Não se sabe se o imperador respondeu à carta de seu primo, mas é de supor que as notícias vindas de Portugal lhe tivessem agradado, uma vez que Maximiliano era um adepto fervoroso da luta contra os infiéis[5]. Além disso, ficou certamente esperançado de participar, na qualidade de imperador cristão, na Expansão Portuguesa.

Ainda no ano de 1499, um outro documento, neste caso redigido em alemão, continha já notícias acerca da viagem de Vasco da Gama à Índia. Trata-se da *Crónica de Augsburgo*, na qual se encontra um pequeno parágrafo intitulado: "Quando o rei de Portugal achou, pela primeira vez, o caminho marítimo para Calicut"[6]. É neste mesmo parágrafo mencionado "Calicut na Índia, onde cresce especiaria"[7].

---

[2] Vd. POHLE, Jürgen – **Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I**, pp. 10-11, 71-72 e *passim*.

[3] Haus-, Hof- und Staatsarchiv/ Wien, Familien-Korrespondenz A 1, Fol. 14.

[4] Vd. GARCIA, José Manuel – A Carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia, pp. 28-32 (com uma tradução portuguesa do documento).

[5] Sobre as ligações de Maximiliano I com Portugal veja-se KRENDL, Peter – O Imperador Maximiliano I e Portugal; POHLE, Jürgen – **O imperador Maximiliano I, a alta finança alemã e os Descobrimentos Portugueses**.

[6] "Cronica newer geschichten" von Wilhelm Rem. 1512-1527, p. 273 *apud* LOPES, Marília dos Santos – Tradition und Imagination: 'Kalkutische Leut' im Kontext alt-neuer Weltbeschreibungen des 16. Jahrhunderts, p. 13: "*Wann der kunig von Portigall zu dem ersten mal die scheffart auff dem mör gen Kalacut gefunden hat*."

[7] *Ibidem*: "*Calacut in India, da spetzerei wechst*". Cf. LOPES, Marília dos Santos – **Coisas maravilhosas e até agora nunca vistas. Para uma iconografia dos Descobrimentos**, p. 34.

Augsburgo era, na viragem do século XV para o século XVI, um dos maiores centros económicos dentro do Sacro Império Romano-Germânico e o *Stadtschreiber*[8] dessa cidade era, nesta altura, Conrad Peutinger. Este afamado humanista encontrava-se em estreito contacto com Maximiliano I. Será que o próprio imperador teria transmitido algumas notícias sobre a viagem de Vasco da Gama a Conrad Peutinger, como refere Marília dos Santos Lopes?[9] Facto é, que Peutinger se revelou, ao longo da vida, um observador muito interessado no desenvolvimento da Expansão Portuguesa, recebendo diversas notícias referentes aos Descobrimentos diretamente de Portugal. Aí, um dos seus informadores principais era Valentim Fernandes, célebre tipógrafo alemão, com excelentes contactos com a corte de D. Manuel I e com os próprios navegadores[10]. Conrad Peutinger recolheu documentos muito valiosos relativos à História dos Descobrimentos[11]. No seu espólio encontramos também textos sobre as viagens de Vasco da Gama à Índia. Este contém, por exemplo, uma versão alemã de uma carta redigida pelo mercador florentino Girolamo Sernigi, datada de julho de 1499[12], e uma carta sobre a segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, traduzida do italiano para o alemão, pelo próprio Conrad Peutinger e por Christoph Welser, seu cunhado[13]. Peutinger era genro de Anton Welser, chefe da companhia dos Welser-Vöhlin, a qual, em 1503, se havia estabelecido em Lisboa, investindo no comércio de especiarias. Desde modo, esta companhia tornou-se a primeira firma alemã que ergueu uma feitoria em terras lusas. Seguiram-se várias outras casas comerciais, oriundas da Alta Alemanha[14], que resolveram estender os seus negócios para Portugal[15].

A segunda viagem de Vasco da Gama à Ásia (1502/03) e os manuscritos de Viena e Bratislava

No início de Quinhentos, Vasco da Gama partiu, pela segunda vez, para a Índia, comandando uma grande armada. Foi precisamente nesta expedição, realizada em 1502/03,

[8] O *Stadtschreiber* (escrivão-mor; chanceler; *Syndicus*) era o mais alto funcionário administrativo de uma cidade, responsável por toda a documentação (actas, processos etc.). Conrad Peutinger (1465-1547) foi incumbido desta função entre 1497 e 1534.

[9] LOPES, Marília dos Santos – Os Descobrimentos Portugueses e a Alemanha, p. 30.

[10] Sobre Valentim Fernandes e o seu papel na História dos Descobrimentos veja-se *ibidem*, pp. 31-33; HENDRICH, Yvonne – **Valentim Fernandes – Ein deutscher Buchdrucker in Portugal um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert und sein Umkreis**.

[11] Cf. POHLE – **O imperador Maximiliano I**, pp. 59-66.

[12] Briefe und Berichte über die frühesten Reisen nach Amerika und Ostindien aus den Jahren 1497 bis 1506 aus Dr. Conrad Peutingers Nachlass, pp. 120-128: "*Reise des Vasco de Gama. 9. Juli 1497*". Cf. ANDRADE, António Alberto Banha de – **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**. Vol. 1, pp. 212-214.

[13] Briefe und Berichte, pp. 133-138: "*Brief von der Portogalesischen Meerfahrt ddo. 30. März 1503. Aus dem Longobardischen ins Deutsche übersetzt von Dr. Conrad Peutinger, und Christoph Welser, seinem Schwager. Vasco de Gama zweite Reise nach Indien 1. April 1502*". O texto original deriva do italiano Matteo di Begnino.

[14] A Alta Alemanha situa-se no Sul da Alemanha onde se destacavam, na viragem do século XV para o século XVI, as cidades de Nuremberga e Augsburgo como centros económicos.

[15] Vd. *infra*.

que encontramos, na Carreira da Índia, os primeiros alemães que deixaram um relato da sua viagem.

Christiane von Rohr descobriu na Biblioteca Nacional da Áustria (*Österreichische Nationalbibliothek*), em Viena, um manuscrito acerca da segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, que a historiadora publicou em 1939[16]. Este documento, de autoria anónima, contém dois textos, um redigido em português, outro em alemão. No caso do escrito em língua alemã[17], não se trata de uma tradução do texto português, mas de um relato autónomo, pelo que Rohr supôs que o mesmo derivasse de um alemão que participou nesta viagem[18]. Uma análise linguística da versão alemã do manuscrito conduziu ao resultado de que o autor anónimo deveria ser proveniente do Sul da Alemanha. Interessante é o pormenor que o relator utilize também termos que provêm do neerlandês. Além disso, este revela um certo interesse por descrever aspetos económicos da expedição, como, por exemplo, sobre o cultivo de açúcar na Madeira ou as mercadorias que se comercializavam em determinados sítios em África e na Ásia. Com base nestas observações, Rohr chegou à conclusão de que o autor deve ter sido um agente comercial que terá estado em contacto com o mundo mercantil na Alta Alemanha e nos Países Baixos. Por outro lado, existe um detalhe que coloca as suas teses em causa. O autor da versão alemã do "manuscrito de Viena" notou: "Navegámos para Cananor e quando lá chegámos, disparámos as nossas espingardas de alegria"[19]. E mais tarde, quando já se encontravam em Calicut, acrescentou: "Depois de termos disparado até à tarde do dia de Todos-os-Santos, levantámos âncora e partimos da cidade"[20]. Será que o viajante alemão fez a viagem na função de espingardeiro, como vários outros germânicos no início do século XVI? Trata-se, no entanto, de uma mera hipótese, tal como as posições de Christiane von Rohr referentes à profissão do nosso autor[21].

Nos anos 60 do século XX, surgiu um segundo manuscrito sobre a referida empresa portuguesa à Índia, redigido em alemão e também na primeira pessoa. O documento foi encontrado em Bratislava, na Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências, e publicado, em 1964, por Josef Polišenský e Peter Ratkoš[22]. Este relato sobre a segunda viagem de Vasco da Gama está incluído no denominado *Codex Bratislavensis* (Lyc. 515/8), uma coletânea de

---

[16] Österreichische Nationalbibliothek, Cod. 6948; ROHR, Christiane von – **Neue Quellen zur zweiten Indienfahrt Vasco da Gamas**.

[17] Österreichische Nationalbibliothek, Cod. 6948, Fol. 35-48v. Uma trad. port. em EHRHARDT, Marion – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**, pp. 55-70. Vd. também PINTO, João Rocha; COSTA, Leonor Freire – Relação anónima da segunda viagem de Vasco da Gama à Índia.

[18] Cf. ROHR – **Neue Quellen**, pp. 3-7.

[19] EHRHARDT – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**, p. 64.

[20] *Ibidem*, p. 68.

[21] Vd. POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, pp. 83-84.

[22] POLIŠENSKÝ, Josef/ RATKOŠ, Peter – Eine neue Quelle zur zweiten Indienfahrt Vasco da Gamas. Uma tradução portuguesa deste documento em: KRÁSA, Miloslav/ POLIŠENSKÝ, Josef/ RATKOŠ, Peter – **European Expansion 1494-1519. The Voyages of Discovery in the Bratislava Manuscript Lyc. 515/8 (Codex Bratislavensis)**, pp. 135-139; EHRHARDT – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**, pp. 41-54.

manuscritos sobre a História dos Descobrimentos, de finais do século XV ao fim da segunda década do século XVI[23]. Os dois historiadores da antiga Checoslováquia esclareceram que se trata de uma cópia de documentos originais, redigida por um só autor e não anterior a 1519. A autoria é muito provavelmente do mercador alemão Lazarus Nürnberger, cujo nome é o único que aparece *expressis verbis* como autor de um dos textos do *Codex Bratislavensis*[24].

Numa comparação do conteúdo do "manuscrito de Bratislava" com o do "manuscrito de Viena" observamos o seguinte:

- Os dois textos não são escritos na mesma caligrafia e também não têm o mesmo conteúdo. Relativamente ao teor, notam-se apenas algumas semelhanças.
- Os dois textos descrevem as etapas da ida para a Índia na mesma sequência, mas as indicações de datas e distâncias diferem em várias ocasiões.
- Ao contrário do "manuscrito de Viena" que narra a viagem da partida de Lisboa até ao início do regresso de Calicut, em fevereiro de 1503, o "manuscrito de Bratislava" apresenta-se mais sucinto, mas traça a viagem toda, do início até ao fim.

Como se pode explicar o fim abrupto do "manuscrito de Viena"? Será que se perdeu a última parte do texto? Ou não existe nenhuma continuidade porque o autor pode não ter regressado com a frota de Vasco da Gama?

Em relação à profissão do viajante, o "manuscrito de Bratislava" revela-se mais esclarecedor. O olhar do autor está, evidentemente, virado para assuntos geográficos e comerciais: estima a distância entre os portos onde a frota fez escala e indica também as mercadorias que se comercializavam em determinados locais. O autor menciona o nome de Martin Behaim, célebre mercador e aventureiro de Nuremberga que, desde os anos 80 de Quatrocentos, esteve em estreito contacto com a Expansão Portuguesa[25]. Este autor anónimo revela também, que o sogro de Behaim estava ligado aos Açores[26].

Resumindo: ainda que se note na investigação histórica uma tendência para estabelecer uma relação direta entre os dois textos, há vários indícios que corroboram a tese de que o "manuscrito de Viena" e o "manuscrito de Bratislava" derivam de autores diferentes. Consequentemente, houve pelo menos dois alemães que participaram na segunda viagem de

[23] Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências (Ústredná knižnica Slovenskej akadémie vied), Rkp. fasc. 515/8 ["*Codex Bratislavensis*" (Lyc. 515/8)], Fol. 173-190v. O texto sobre a segunda viagem de Vasco da Gama à Ásia encontra-se nos fls. 173-175.

[24] Trata-se do relato da sua viagem à Índia em 1517/18. Além disso, pode comprovar-se que Nürnberger compilou este tipo de documentos no seu "livro de memórias" (*Memoria-puch* ou *Memorialpüchlein*). Lazarus Nürnberger tornou-se, ao longo da sua vida um autêntico *globalplayer*, integrado numa rede comercial, que se estendia de Goa e da Costa do Malabar no Este, ao México e ao Peru no Oeste. Sobre Lazarus Nürnberger e o seu papel na História dos Descobrimentos veja-se POHLE, Jürgen – A viagem do agente comercial alemão Lazarus Nürnberger à Índia (1517/18): o relato de um *globalplayer* do século XVI.

[25] Sobre Martin Behaim e as controvérsias que giram à volta deste enigmático mercador de Nuremberga, veja-se POHLE, Jürgen – **Martin Behaim (Martinho da Boémia): Factos, Lendas e Controvérsias;** LOUREIRO, Rui Manuel – Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado.

[26] Trata-se aqui do flamengo Josse van Hurtere, capitão-donatário das ilhas do Faial e Pico.

Vasco da Gama à Índia. O autor do manuscrito original referente ao texto encontrado em Bratislava terá pertencido certamente ao mundo mercantil. Sobre a sua identidade, desconhecem-se pormenores, mas deve ter estado em contacto com o comércio de Nuremberga[27].

Os dois documentos, encontrados em Viena e em Bratislava, contêm indicações detalhadas, não apenas sobre aspetos económicos, mas também acerca de assuntos políticos, geográficos e etnográficos. Com estas e outras informações recolhidas, diversas casas comerciais alemãs estabeleceram-se em Portugal, fundando, a partir de 1503, feitorias em Lisboa e participando diretamente no comércio ultramarino português. Até ao ano de 1505 fixaram-se na capital portuguesa os Welser-Vöhlin, os Fugger e os Höchstetter de Augsburgo, bem como os Imhoff e os Hirschvogel de Nuremberga. Todas estas firmas formaram, juntamente com os Gossembrot de Augsburgo e alguns mercadores italianos, um consórcio que investiu em três navios da armada de D. Francisco de Almeida, que, em 1505, partiu para à Índia[28].

Com a fixação dos mercadores-banqueiros alemães em Lisboa e a vinda dos seus representantes, as relações comerciais entre Portugal e a Alemanha alcançaram um apogeu[29]. Durante quase duas décadas, as companhias alemãs tornaram-se, a par dos mercadores-banqueiros italianos, os parceiros comerciais mais relevantes da Coroa portuguesa, uma vez que ocuparam na Europa um papel dominante enquanto fornecedores de prata e de cobre, dois metais imprescindíveis para se efetuarem as trocas comerciais no espaço do Oceano Índico[30].

Artilheiros alemães nas armadas da Índia na era de Vasco da Gama

Entre os alemães que, por volta de 1500, entraram em contacto com o espaço índico, destacam-se também alguns espingardeiros e, sobretudo, os bombardeiros. Nas armadas portuguesas que, após a abertura da Rota do Cabo, rumaram à Ásia, encontravam-se

[27] Cf. KELLENBENZ, Hermann – The Portuguese Discoveries and the Italian and German Initiatives in the Indian Trade in the first two Decades on the 16th Century, pp. 614-615; POHLE, Jürgen – **Deutschland und die überseeische Expansion Portugals im 15. und 16. Jahrhundert**, pp. 190-199.

[28] Acerca da participação alemã na expedição portuguesa em 1505/06, veja-se HÜMMERICH, Franz – **Quellen und Untersuchungen zur Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien 1505/6**; ANDRADE – **Mundos Novos do Mundo**, vol. 1, pp. 475-488; MALEKANDATHIL, Pius – **The Germans, the Portuguese and India,** pp. 47-54.

[29] Acerca do estabelecimento das casas comerciais da Alta Alemanha em terras lusas, veja-se GROSSHAUPT, Walter – Commercial Relations between Portugal and the Merchants of Augsburg and Nuremberg, pp. 359-385; ALMEIDA, A. A. Marques de – **Capitais e Capitalistas no Comércio da Especiaria. O Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549)**, pp. 55-61 e *passim;* POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, pp. 115-161 e *passim*; *idem* – **O imperador Maximiliano I**, pp. 108-113 e *passim*.

[30] Cf. POHLE, Jürgen – "Sem cobre e prata nada de especiarias": notas sobre a importação de metais alemães em Portugal no início do século XVI; HÄBERLEIN, Mark – **Aufbruch ins globale Zeitalter. Die Handelswelt der Fugger und Welser**, pp. 56-93 e *passim.*

vários artilheiros alemães[31]. Paulo Drumond Braga conseguiu apurar nos documentos da Chancelaria de D. Manuel, para os anos entre 1498 e 1520, 36 nomes de bombardeiros oriundos do mundo germânico[32]. O número real deve ter sido bastante maior, mas apenas em alguns casos se consegue apurar seguramente a nacionalidade destes especialistas bélicos. Além disso, existem outras fontes que documentam a estadia de diversos bombardeiros alemães nas feitorias-fortalezas portuguesas na Costa do Malabar[33]. É de supor que alguns destes artilheiros haviam participado também na terceira e última viagem de Vasco da Gama à Índia. Numa fonte do ano de 1525 podemos ler: "Há aí [na Índia portuguesa (NdA)] muyta necessidade de 100 bombardeiros, a metade alemães, e os outros portugueses, e mais sabidos no ofício que os que vieram os anos passados"[34].

Efetivamente, os bombardeiros alemães eram muito apreciados em terras lusas. Grande parte deles pertencia ao corpo de elite dos "bombardeiros da nómina" e receberam, em 1507, privilégios, que, posteriormente, em 1515 e 1520, foram alargados e confirmados pelo *Venturoso*[35].

No que se refere à qualidade destes homens da guerra, Fernando Gomes Pedrosa salienta:

> Os alemães eram então os principais fabricantes de artilharia e também os mais conceituados espingardeiros e bombardeiros, e a sua presença no nosso país, desde os fins do séc. XIV ou inícios do seguinte, muito contribuiu para a excelência da artilharia naval portuguesa, que nos fins do séc. XV e grande parte do seguinte era considerada a melhor ou uma das melhores do mundo.[36]

Notas finais

Em consequência da descoberta do caminho marítimo para a Índia, por Vasco da Gama, as relações económicas entre Portugal e o Sacro Império Romano-Germânico, encaminharam-se para a sua fase mais intensa. Quando se espalharam no velho continente as espetaculares novas da chegada das riquezas orientais à Europa através da Rota do Cabo, várias firmas de Augsburgo e de Nuremberga se estabeleceram em Lisboa, enviando agentes comerciais para a Costa do Malabar. Tal aconteceu pela primeira vez em 1502/03, ou seja,

[31] Sobre os bombardeiros alemães em Portugal e no ultramar na era de Vasco da Gama veja-se BRAGA, Paulo Drumond – Bombardeiros alemães no Portugal de D. Manuel I; MALEKANDATHIL – **The Germans, the Portuguese and India**, pp. 23-25 e 31-42; CASTRO, Tiago Machado de – **Bombardeiros na Índia: os homens e as artes da artilharia portuguesa (1498-1557)**, pp. 34-36 e *passim*; METZIG, Gregor M. – Guns in Paradise. German and Dutch Artillerymen in the Portuguese Empire (1415-1640), pp. 65-76.

[32] Vd. BRAGA – Bombardeiros alemães, pp. 237, 240-243.

[33] Cf. *ibidem*, p. 240.

[34] FELNER, Rodrigo José de Lima – **Subsidios para a Historia da India Portugueza**, p. 31.

[35] Biblioteca da Ajuda, Cod. 51-VI-28, fols. 123-124. Cf. POHLE – **Deutschland und die überseeische Expansion Portugals**, p. 135; CASTRO – **Bombardeiros na Índia**, pp. 149-150.

[36] PEDROSA, Fernando Gomes – **Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima: Pescadores, Marinheiros e Corsários**, p. 116.

na segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, na qual participaram dois alemães que documentaram por escrito o decorrer desta expedição. Para além destes relatores devem ainda ter participado diversos artilheiros germânicos na segunda e também na terceira viagem do célebre navegador à Índia.

As viagens de Vasco da Gama à Ásia não chamaram apenas a atenção internacional sobre a presença portuguesa no Oceano Índico, mas contribuiram decisivamente para a construção de uma nova mundivisão, numa época que, hoje em dia, muitos historiadores identificam como a "era da primeira globalização". É no tempo de Vasco da Gama que Portugal não só se confirmou como um dos protagonistas principais da Expansão Europeia, mas alcançou também visibilidade em grandes partes do mundo. Até hoje Vasco da Gama é, a nível internacional, uma espécie de *ex-libris* da História, não apenas da História de Portugal. Já os seus contemporâneos, como pudemos ver, a partir da visão de humanistas e mercadores alemães, reconheciam a grande importância das suas viagens.

Por todos estes motivos comemora-se, em 2024, o 5.º centenário da morte de Vasco da Gama, uma personagem, cujos feitos constituem, sem dúvida, um marco fundamental na História Universal.

BIBLIOGRAFIA

Fontes manuscritas

Biblioteca da Ajuda / Lisboa
- Cod. 51-VI-28.

Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências (Ústredná knižnica Slovenskej akadémie vied) / Bratislava
- Rkp. fasc. 515/8 ["Codex Bratislavensis" (Lyc. 515/8)].

Haus-, Hof- und Staatsarchiv / Viena
- Familien-Korrespondenz A 1.

Österreichische Nationalbibliothek / Viena
- Cod. 6948.

Fontes impressas

Briefe und Berichte über die frühesten Reisen nach Amerika und Ostindien aus den Jahren 1497 bis 1506 aus Dr. Conrad Peutingers Nachlass. In: GREIFF, B. (ed.) – **Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494-1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg**. Augsburg: Hartmann'sche Buchdruckerei, 1861, pp. 112-172.

„Cronica newer geschichten" von Wilhelm Rem. 1512-1527. In: **Die Chroniken der schwäbischen Städte: Augsburg** (Die Chroniken der deutschen Städte; 25). Leipzig: S. Hirzel, 1896, pp. 1-281.

FELNER, Rodrigo José de Lima – **Subsidios para a Historia da India Portugueza**. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1868.

KRÁSA, Miloslav; POLIŠENSKÝ, Josef e RATKOŠ, Peter (eds.) – **European Expansion 1494-1519. The Voyages of Discovery in the Bratislava Manuscript Lyc. 515/8 (Codex Bratislavensis)**. Prague: Charles University, 1986.

POLIŠENSKÝ, Josef e RATKOŠ, Peter – Eine neue Quelle zur zweiten Indienfahrt Vasco da Gamas. **Historica**, 9 (1964), pp. 53-67.

ROHR, Christiane von – **Neue Quellen zur zweiten Indienfahrt Vasco da Gamas**. Leipzig: Koehler, 1939.

Estudos

ALMEIDA, A. A. Marques de – **Capitais e Capitalistas no Comércio da Especiaria. O Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um Estudo de Geofinança**. Lisboa: Cosmos, 1993.

ANDRADE, António Alberto Banha de – **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**. Vol. 1, Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1972.

BRAGA, Paulo Drumond – Bombardeiros alemães no Portugal de D. Manuel I. In: *idem* – **Portugueses no Estrangeiro, Estrangeiros em Portugal**. Lisboa: Hugin, 2005, pp. 237-246.

CASTRO, Tiago Machado de – **Bombardeiros na Índia: os homens e as artes da artilharia portuguesa (1498-1557)**. Diss. de Mestrado. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2011 [https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/6805/1/ulfl105408_tm.pdf].

EHRHARDT, Marion – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**. Lisboa: Texto Editora, 1989.

GARCIA, José Manuel – A Carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia. **Oceanos**, 16 (1993), pp. 28-32.

GROSSHAUPT, Walter – Commercial Relations between Portugal and the Merchants of Augsburg and Nuremberg. In: AUBIN, Jean, ed. – **La découverte, le Portugal, et l'Europe: actes du coloque**. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, 1990, pp. 359-397.

HÄBERLEIN, Mark – **Aufbruch ins globale Zeitalter. Die Handelswelt der Fugger und Welser**. Darmstadt: Theiss, 2016.

HENDRICH, Yvonne – **Valentim Fernandes – Ein deutscher Buchdrucker in Portugal um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert und sein Umkreis**. Frankfurt am Main: Peter Lang, 2007.

HÜMMERICH, Franz – **Quellen und Untersuchungen zur Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien 1505/6**. München: Verlag der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften, 1918.

KELLENBENZ, Hermann – The Portuguese Discoveries and the Italian and German Initiatives in the Indian Trade in the first two Decades on the 16th Century. In: **Congresso internacional "Bartolomeu Dias e a sua época"**. Actas. Vol. 3, Porto: Universidade do Porto, 1989, pp. 609-623.

KRENDL, Peter – O Imperador Maximiliano I e Portugal. In: SCHEIDL, Ludwig; CAETANO, José A. Palma, eds. – **Relações entre Portugal e a Áustria. Testemunhos históricos e culturais**. Coimbra: Assírio & Alvim, 2002, pp. 87-110.

LOPES, Marília dos Santos – Tradition und Imagination: 'Kalkutische Leut' im Kontext alt-neuer Weltbeschreibungen des 16. Jahrhunderts. In: LOMBARD, Denys; PTAK, Roderich, eds. – **Asia Maritima: Bilder und Wirklichkeit (1300-1800)**. Wiesbaden: Harrassowitz, 1994, pp. 13-26.

LOPES, Marília dos Santos – **Coisas maravilhosas e até agora nunca vistas. Para uma iconografia dos Descobrimentos**. Lisboa: Quetzal, 1998.

LOPES, Marília dos Santos – Os Descobrimentos Portugueses e a Alemanha. In: DELILLE, Maria Manuela Gouveia, coord. – **Portugal – Alemanha: Memórias e Imaginários**. Vol. 1, Coimbra: MinervaCoimbra/ CIEG, 2007, pp. 29-60.

LOUREIRO, Rui Manuel – Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado. **Cuadernos Hispanoamericanos**, 824 (2019), pp. 41–58.

MALEKANDATHIL, Pius – **The Germans, the Portuguese and India**. Münster: Lit, 1999.

METZIG, Gregor M. – Guns in Paradise. German and Dutch Artillerymen in the Portuguese Empire (1415-1640). **Anais de História de Além-Mar**, 12 (2011), pp. 61-87.

PEDROSA, Fernando Gomes – **Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima: Pescadores, Marinheiros e Corsários**. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 2000.

PINTO, João Rocha; COSTA, Leonor Freire – Relação anónima da segunda viagem de Vasco da Gama à Índia. **Cadernos da Revista de História Económica e Social**, 6-7 (1985), pp. 141-199.

POHLE, Jürgen – **Deutschland und die überseeische Expansion Portugals im 15. und 16. Jahrhundert**. Münster: Lit, 2000.

POHLE, Jürgen – **Martin Behaim (Martinho da Boémia): Factos, Lendas e Controvérsias**. Coimbra: CIEG/ MinervaCoimbra, 2007.

POHLE, Jürgen – **Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I**. Lisboa: CHAM, 2017 [https://run.unl.pt/bitstream/10362/38843/2/Mercadores Alemaes.pdf].

POHLE, Jürgen – **O imperador Maximiliano I, a alta finança alemã e os Descobrimentos Portugueses**. Berlin: Peter Lang, 2019.

POHLE, Jürgen – "Sem cobre e prata nada de especiarias": notas sobre a importação de metais alemães em Portugal no início do século XVI. In: LOPES, Paulo Catarino, ed. – **Portugal e a Europa nos séculos XV e XVI. Olhares, relações, identidade(s)**. Lisboa: IEM/ CHAM, 2019, pp. 109-125 [http://iem.fcsh.unl.pt/ebooks/estudos21/].

POHLE, Jürgen – A viagem do agente comercial alemão Lazarus Nürnberger à Índia (1517/18): o relato de um *globalplayer* do século XVI. In: RODRIGUES, Vítor Gaspar; AVELAR, Ana Paula, coord. – **Das Rotas Oceânicas: Os "Mares" da Ásia**. Lisboa: Academia de Marinha, 2024, pp. 493-506.

VASCO DA GAMA: O PERFIL DE UM VICE-REI DA ÍNDIA NA CRONÍSTICA PORTUGUESA DA EXPANSÃO DO SÉCULO XVI

Ana Paula Avelar[1]

Resumo

Será a partir da descodificação de como se elaborou e praticou um discurso historiográfico português no século XVI, que se propõe a análise do modo como se construiu e transmitiu a imagem de um governo da Índia, o exercido por Vasco da Gama. Parte-se da perspectiva goodmaniana de que as imagens se podem corporizar enquanto símbolos, isto é, enquanto entidades que estão no lugar de outra coisa, sendo nuclear para a sua descodificação a função que jogam no contexto, o qual não cessa de se renovar, sendo possível aos símbolos combinarem-se em "cadeias de referência", originando instâncias de referências que se entretecem nos discursos. Tal é o que acontece no caso de Vasco da Gama, refira-se como já no século XX Arnold Toynbee ao tocar nas várias eras do que historiografava como uma história universal determinava a sua primeira viagem como o marco de uma nova era, a Gâmica. No século XVI a imagem de Vasco da Gama é construída na cronística da expansão através dos três momentos em que este serve o monarca português na Índia, i.e., as suas primeira(1498) e segunda (1502) viagens e no exercício do cargo de vice-rei (1524) e é exactamente a desocultação desse processo de construção imagética que analisaremos nas obras de Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros e Gaspar Correia, respectivamente *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, as *Décadas* da Ásia ..., e as *Lendas da Índia*.

Palavras-Chave: Vasco da Gama; historiografia; História Marítima; História Global; Cultura portuguesa.

Abstract

By decoding how Portuguese historiographical discourse was developed and practised in the 16th century, we propose to analyse how the image of Vasco da Gama's government in India was constructed and transmitted. The Goodman perspective is taken as a starting point, namely that images can be embodied as symbols, that is, as entities that stand in for something else, the key to their decoding being the role they play in the context, which is

[1] Professora Associada com Agregação da Universidade Aberta. Investigadora Integrada do CHAM-Centro de Humanidades. Investigadora Associada do CH e do CEC da FLUL. Avelar@netcabo.pt

constantly changing, making it possible for symbols to combine in 'chains of reference,' giving rise to instances of references that are interwoven in discourses. Such is the case with Vasco da Gama. It should be noted that, as early as the 20th century, Arnold Toynbee, when discussing the various eras of what he historiographed as universal history, determined his first voyage as the milestone of a new era, the Gamic one. In the 16th century, the image of Vasco da Gama was constructed in the chronicles of expansion through the three moments in which he served the Portuguese monarch in India, i.e., his first (1498) and second (1502) voyages and in the exercise of the office of viceroy (1524). It is precisely the unveiling of this process of image construction that we will analyse in the works of Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros and Gaspar Correia, namely *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, as *Décadas* da Ásia ..., and as *Lendas da Índia*.

Keywords: Vasco da Gama; historiography; Maritime History; Global History; Portuguese culture.

Ao tomar a figura de Vasco da Gama revisito-a naquela que é a sua última permanência no espaço asiático, investido dos poderes máximos concedidos pelo monarca, D. João III, a um servidor em terras do Oriente, o de desempenhar o cargo de vice-rei das Índias, 20 anos depois de ter pela primeira vez pisado terras indianas. Sem deixar de contextualizar as vivências anteriores tal escolha analítica decorre do facto de esta permanência estar frequentemente envolvida numa penumbra discursiva. O vice-reinado de Vasco da Gama é a derradeira fonte para a construção de uma imagem prismática, a de um homem, que serviu a coroa portuguesa e relativamente ao qual se foi elaborando ao longo dos séculos toda uma mitografia. Esta entendida como escrita de um mito, o qual se consubstancia nas palavras de Roland Barthes enquanto sistema ideográfico puro:

> (…) no qual as formas são ainda motivadas pelo conceito que representam, sem, no entanto, cobrir a totalidade representativa desse conceito. E assim como, historicamente, o ideograma foi pouco a pouco abandonando o conceito para se associar ao som, tornando-se, portanto, cada vez mais imotivado, assim a usura de um mito se reconhece pelo que há de arbitrário na sua significação.[2]

Este participa da imagem do mundo, de um mundo que se constrói para além da vontade do sujeito, sendo aliás este "admitido", fazendo parte da sua compreensão, perceção. Concomitantemente esta "imagem do mundo" define as formas de reflexão da realidade na mente humana.

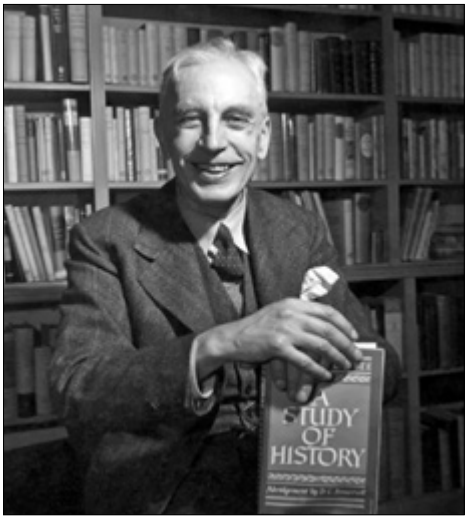


Fig. 1. Arnold Toynbee[3]

[2] BARTHES, Roland – **Mitologias**, p.219.

[3] Disponível em https://www.britannica.com/biography/Arnold-J-Toynbee#/media/1/601310/267243 [consultado a 28/06/2025]

Esta mitografia em torno de Vasco da Gama constitui-se ao longo dos tempos e será já no século XX que Arnold Toynbee, ao tocar nas várias eras da civilização humana, historiografou como na sua concepção de história universal a primeira viagem de Vasco da Gama era o marco de uma nova era, a Gâmica. Contudo, logo no século XVI, em 1597, governando em Portugal Filipe I, e quando passavam cem anos sobre a primeira viagem à Índia, o então governador D. Francisco da Gama, neto de Vasco da Gama, organizou toda uma série de comemorações em torno desta data.



Fig. 2. Diogo do Couto[4]

Diogo do Couto, o cronista que é por si protegido, pronunciou no Senado da Câmara de Goa um discurso em que declarou que tal como o nome de Américo Vespúcio tinha sido dado a uma parte da terra, também o nome de Gama deveria ser atribuído a uma parte da Índia, de modo a guardar na memória tão ilustre feito[5].

Diogo do Couto, para além de continuar a empresa encetada por João de Barros de prosseguir com a escrita dos feitos dos portugueses, redigindo as Décadas da Ásia, também elaboraria o seu tratado dos *Feitos de Vasco da Gama e seus filhos na Índia*. Esta obra seria dirigida a este mesmo governador, D. Francisco da Gama, dois anos após o discurso no Senado de Goa e fora por si encomendada, mas nela não se encontraria a sua biografia[6]. Na epistola *prologal* deste tratado perpassa o tom premonitório, centrado na figura de Vasco da Gama. Partindo de Séneca e da sua 1 Tragédia de Medeia, o cronista declara que lhe parecia que: "Já então (com serem mais

[4] Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diogo_do_Couto.png [consultado a 28/06/2025]

[5] Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima, LOUREIRO, Rui, SANTA, Nuno Vila - **Diogo do Couto orador. Discursos oficiais proferidos na Câmara de Goa.**

[6] Cf. COUTO, Diogo -**Tratado dos feitos de Vasco da Gama e de seus filhos na Índia,** prólogo.

de mil e quatrocentos anos antes) (…)[se] adivinhava este descobrimento, e falava deste valoroso capitão como de huns a que avia de espantar aos homens."[7] Metaforicamente Gama é um novo Jasão, pois a sua partida de Belém foi, nas palavras de Diogo do Couto, um espetáculo:

> (…) como cousa que hia para outro mundo e certo tinhão rezão porque não cousa que pudesse criar mayor espanto que verem aquellas naos pera partes tão remotas e aparatados e de que nimguem tinha noticia e assim foy esta viagem para ser mais emgrandecida que a de Jasão ao velocino douro e os que nellas hião mais dignos de memoria que aquelles heroes que daly ficarão tão famosos…[8].

Também Fernão Lopes de Castanheda na reimpressão de 1554 do seu primeiro Livro da *História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses* ao explicitamente reforçar a dimensão iniciática que atribuiu à primeira viagem gâmica usa todo um capítulo em que refere a profecia de Sibila Cumea: "Quando tu occidente vires as riquezas doriente. /Ho Ganges, Indo & ho Tejo sera cousa Marauilhosa de ver./Que cada hũ trocara cõ outro as suas mercadorias(…)"[9].

Contudo, aqui é o poder de um Rei que subliminarmente atravessa o escrito.



Fig.3.Vasco da Gama in Lopes Mendes, *A Índia Portugueza* [10]



Fig.4. Arco dos Vice-reis in Lopes Mendes, *A Índia Portugueza* …[11]

[7] *Ibidem*.p 22.

[8] *Idem*, p.35.

[9] CASTANHEDA, Fernão Lopes de – **História do Descobrimento e conquista da India pelos portugueses**, I, p. 70.

[10] Disponível em https://dn790000.ca.archive.org/0/items/indiaportuguezab01lopeuoft/indiaportuguezab01lopeuoft.pdf [consultado a 28/06/2025].

[11] *Ibidem.*

Mas regressemos a 1597. O então governador, preservava o nome de seu avô, erigindo o arco do vice-reis em Goa, onde estaria uma estátua de Vasco da Gama, a qual seria destruída logo no governo seguinte e posteriormente reedificada. Refira-se como ainda no século XIX e pela pena de Lopes Mendes, na sua *A Índia Portugueza…* flui e destaca-se este signo histórico, nomeadamente através da dupla representação de Vasco da Gama, seja autonomamente, seja através da réplica da sua estátua que permaneceria reconstruída no citado arco dos vice-reis. Estamos num século em que se retomam os ciclos comemorativos, celebrando-se, em Portugal, nomeadamente em 1898 o quarto centenário do descobrimento do caminho marítimo para a Índia.

Mas ainda no âmbito da comemoração do 1º centenário da viagem, em 1597, o então governador coloca em destaque na sala do Senado da Câmara de Lisboa um retrato de Vasco da Gama. Possivelmente este retrato seria um outro, diferente do que faria parte do conjunto dos encomendados por D. João de Castro a Gaspar Correia em 1547. Recordo que este cronista tinha tido a incumbência de orientar um pintor local na elaboração de um conjunto de pinturas que deveriam retratar os vários governadores da Índia desde o tempo de D. Francisco de Almeida[12].



Fig. 5. Vasco da Gama nas *Lendas da Índia* de Gaspar Correia[13]

Nas suas *Lendas da Índia,* Correia introduz um desenho de Vasco da Gama, enquanto vice-rei. Ele que servira de perto Afonso de Albuquerque. Não vou aqui traçar as lutas que ainda então, no final do século XVI, as famílias que orbitavam à volta dos Albuquerque e dos Gama travaram, defendendo duas distintas posições para a construção de uma permanência

[12] Cf. AVELAR, Ana Paula – Gaspar Correia, p. 308.

[13] Disponível em https://purl.pt/12121/4/var-2329/var-2329_item4/var-2329_PDF/var-2329_PDF_24-C-R0150/var-2329_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf [consultado a 28/06/2025].

portuguesa no espaço oriental, nomeadamente na Índia. Aquilo que desde já importa destacar é que nesta reflexão tomo aos vetores construtores de uma imagética gâmica, os quais se vão desenhando nomeadamente, nas duas estadias anteriores ao seu curto vice-reinado (1524), a da sua primeira (1497-1499) e segunda (1502-1503) viagens à Índia.

Não cabe ainda no âmbito desta abordagem tecer considerações em torno do ano do seu nascimento, 1469 ou 1466, outros antes de mim já o sinalizaram, nem sistematizar exaustivamente o que sobre si se conhece, ainda que registe o facto de, em 1480, ter sido admitido na Ordem de Santiago, tendo recebido a tonsura. Em 1492 e por ordem de D. João II apresou embarcações francesas nas costas alentejanas e algarvias, como retaliação ao ataque sofrido por uma caravela portuguesa que vinha da costa da Mina com um carregamento de oiro[14].

Já em 1495 e após a morte de D. João II, o filho ilegítimo do monarca, D. Jorge, governador da Ordem de Santiago, concedeu a Vasco da Gama duas comendas da referida ordem. Saliento o facto de Garcia de Resende, na sua crónica sobre a figura de D. João II, ter referido a ação de Vasco da Gama nas costas portuguesas. Fá-lo num discurso em que a imagem régia se vivifica na sua escrita, através da oposição renascentista do *chiaro/scuro*, da luz /sombra, e num tempo em que o *exemplum* deve dominar a atuação dos governantes[15]. O cronista narra exatamente este acontecimento, declarando que el-rei ao saber do ataque a um navio português: "(…) mandou logo a grande pressa com grandes provisões e poderes a Setúbal e ao reino do Algarve, Vasco da Gama, fidalgo de sua casa, que depois foi conde da Vidigueira e almirante das Índias, homem de que ele confiava e servia em armadas e cousas do mar (…)"[16]. Refira-se que esta informação não é avançada por Rui de Pina, também ele um cronista joanino.

Mas regressemos a Garcia de Resende e ao facto de este prospetivar na sua crónica, escrita entre 1530-1536[17], a ação daquele que na sua *Miscelânia* (impressa em 1554) é o conde Almirante D. Vasco da Gama, que teria sido, nas suas palavras, o responsável pela *descoberta de um outro mundo encoberto, que se tinha por incerto*[18]. Nesta narrativa resendiana já se expõe, ainda que algo difusamente, a criação de uma mitografia em torno desta primeira viagem e do seu comandante mor. Estamos, é certo, em 1554. Contudo, importa salientar que, de imediato a primeira viagem de Vasco da Gama, e muito em particular a sua notícia, marca toda uma nova perceção dos espaços oceânicos. A cronística da expansão expõe-na como a viagem paradigmática de todas as viagens, que ao longo do século XVI, nomeadamente na sua primeira metade, foram realizadas pelos portugueses. Refira-se desde já que tanto Fernão Lopes de Castanheda, como João de Barros seguem o relato, intrinsecamente cronométrico

[14] Cf. RESENDE, Garcia **– Crónica de Dom João II e miscelânea**, p. 213.

[15] Cf. AVELAR, Ana Paula - **Veredas da Modernidade – Escrevendo o Mundo no Portugal de Quinhentos**, p.14

[16] RESENDE, Garcia **– Crónica de Dom João II e miscelânea**, p. 213.

[17] Cf. AVELAR, Ana Paula – Garcia de Resende, p. 908.

[18] Cf.RESENDE, Garcia **– Crónica de Dom João II e miscelânea**, p.343.

da primeira viagem, que por mar, seguindo a rota do cabo, atinge a Índia[19]. Este relato foi elaborado por um dos tripulantes, que a realizaram e tem sido comumente atribuído a Álvaro Velho. Este não é igualmente o espaço para dirimir razões em torno da sua autoria. É certo que esta não foi a fonte seguida por Gaspar Correia, sendo a narrativa da viagem substantivamente diferente.

Todavia, e este aspeto é um vetor nuclear na exposição de como, no século XVI, se construiu a História de uma Presença Portuguesa no Oriente, tanto a *História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses* (oito livros impressos entre 1551-1561) de Fernão Lopes de Castanheda, as três décadas de João de Barros que saem respetivamente em 1552, 1553 e 1563 e as *Lendas da Índia* de Gaspar Correia que permanecem manuscritas até ao século XIX expõem claramente a dimensão iniciática desta viagem gâmica, a qual é radicalmente incorporada na épica camoniana.



Fig. 6. O retrato de Camões por Fernão Gomes-cópia de Luís de Resende[20]

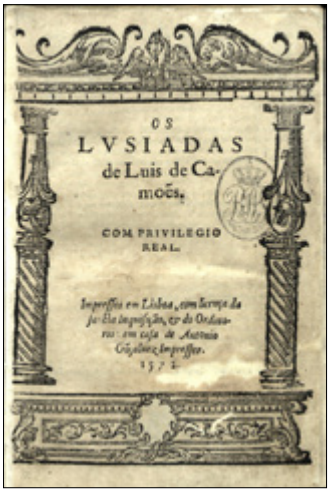


Fig.7. Frontispício de *Os Lusíadas*[21]

É através desta viagem de Vasco da Gama que Luís de Camões constrói os seus *Lusíadas*, narrando a História passada e presente de um reino que como escreve " O Sol, logo em nascendo vê primeiro, /Vê-o também no meio do Hemisfério, /E quando dece o deixa derradeiro."[22] Recorde-se quão próximo Luís de Camões esteve de Diogo do Couto, ter-se-iam possivelmente encontrado na Índia, e depois em Moçambique, quando ambos procuravam

[19] Cf. AVELAR, Ana Paula- **Figurações da Alteridade na cronística da Expansão,** pp.73-91.

[20] Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Luís_de_Camões [consultado a 28/06/2025].

[21] *Ibidem.*

[22] CAMÕES, Luís de – **Os Lusíadas**, Canto I, estrofe 8, versos 2-4.

regressar ao reino em 1569. Couto regressaria à Índia em 1571[23]. *Os Lusíadas* seriam impressos em 1572.

Tanto para Fernão Lopes de Castanheda como João de Barros a 1ª viagem de Vasco da Gama é explicitamente a viagem que consubstancia todas as viagens. Depois deste relato todas as restantes serão descritas, tomando-se unicamente os novos acontecimentos dignos de nota, os percursos de viagem que é necessário ao leitor conhecer pela primeira vez. Ainda que modelando de um modo intensamente mais descritivo esta é a estratégia de Gaspar Correia, seguindo uma estrutura discursiva cronométrica, em que as armadas são a medida.

Subscrevo Maria Augusta Lima Cruz quando defendeu no seu livro *Entre Marrocos e a Ásia* que o discurso de Gaspar Correia é, no que concerne a descrição da primeira viagem de Vasco da Gama, como que uma recriação narrativa que: "(…) condensa todas as experiências e vivências, e também todas as crenças, medos e deslumbramentos…"[24]. Esta refundição textual, como categoriza, tem subjacente à sua construção: "(…) o intuito de imortalizar o sucesso, imprimindo-lhe uma dimensão mítica fabulosa, configurada num discurso entretecido de simbolismos, do maravilhoso e do sobrenatural. É nesta linha de interpretação, na qual a viagem assume contornos de uma missão sacralizada, que emerge uma história, ou melhor, uma lenda protagonizada por dois irmãos."[25] Esses irmãos foram Paulo e Vasco da Gama.

Tomo um dos vetores enunciados por esta historiadora relativamente ao perfil de Vasco da Gama, nomeadamente a análise que parte da interpretação profética que António Galvão transmitiu no seu *Tratado dos Descobrimentos* relativamente à viagem de Bartolomeu Dias. António Galvão[26] foi o filho ilegítimo de Duarte Galvão[27] que, entre outros cargos, desempenhou o de conselheiro de D. Manuel e seria um acérrimo defensor do ideário milenário-messiânico, anunciando uma salvação coletiva, iminente, total, revestida de um sentido da História, e apelando à ação humana[28]. Tal ideário seria associado ao de Portugal ter sido escolhido para concretizar o regresso a uma idade de oiro desaparecida, que terá como propósito primeiro a edificação de uma *Respublica Christiana* [29]. No *Tratado dos Descobrimentos*, impresso em 1563, António Galvão afirma que Bartolomeu Dias foi aquele que, qual Moisés, não entrou na Terra Prometida. Para Maria Augusta Lima Cruz, tal como os dois irmãos Aarão e Moisés; Paulo e Vasco da Gama abriram o caminho para a Terra Prometida. Segundo esta historiadora: "Também na figura de Vasco da Gama traçada por Gaspar Correia se detetam sinais reveladores da aproximação ao Moisés da gesta bíblica (…) como este é um

[23] Cf.MONIZ, Maria Celeste – Diogo do Couto: Percursos de uma vida e perfil de uma identidade, p.17.

[24] CRUZ, Maria Augusta Lima – **Entre Marrocos e a Ásia- caminhos e descaminhos da expansão marítima portuguesa**, p. 315.

[25] *Ibidem*.

[26] AVELAR, Ana Paula – António Galvão, p.420.

[27] AVELAR, Ana Paula – Duarte Galvão, p. 421.

[28] Cf. DELUMEAU, Jean – **Mil anos de Felicidade**, p.14.

[29] AVELAR, Ana Paula – A "Fortuna" como signo de um discurso imperial no Portugal do século XVI, p. 134

secundogénito e, em certa medida também um ungido do Senhor, relutante como Moisés, embora por diferentes razões, em aceitar o papel que lhe estava destinado."[30]

Todavia, se esta é a imagem que, seguindo a perspetiva goodmaniana, se corporiza enquanto símbolo, isto é, enquanto entidade que está no lugar de outra coisa, sendo nuclear para a sua descodificação a função que joga no contexto. Esta não cessa de se renovar, combinando-se em "cadeias de referência", originando as suas instâncias que se entretecem nos discursos[31]. Tomando o princípio que subjaz às "cadeias de referência" considero que, se Vasco da Gama, de certo modo incorpora com seu irmão Paulo, Moisés e Aarão, na sua segunda viagem ele será, considero eu, como Josué[32], garantindo a D. Manuel as condições para a construção do seu sonho messiânico. Tal postulado é comprovado pela ação de Gama nas suas posteriores missões à Índia.

Mas retomemos o regresso a Lisboa de Vasco da Gama, daquela que foi a sua viagem iniciática e ao facto de o monarca, D. Manuel tomar a sua nova titulação. Ele que fora, Rei de Portugal e dos Algarves, d'Aquém e d'Além-Mar em África, Senhor da Guiné, passará a ser também a partir de 26 de agosto 1499 *Senhor do Comércio, da Conquista e da Navegação da Arábia, Pérsia e Índia*. Vasco da Gama recebe uma série de benefícios, nomeadamente o privilégio de enviar anualmente à Índia 200 cruzados, destinados ao comércio, o qual não será tributado, a posse hereditária da vila de Sines[33] o que conduziu a uma disputa com a Ordem de Santiago, que detinha a posse a vila, e os títulos de Dom e de Almirante do mar da Índia[34]. Como claramente destacou Luís Adão da Fonseca: "É evidente a semelhança com a doação que, anos antes, fora concedida a Colombo, ressaltando, assim, a recordação do estipulado no tratado de Tordesilhas. Desta forma a monarquia portuguesa, pretende sublinhar que, no Oriente, exerce uma autoridade em tudo paralela à da monarquia castelhana, no Ocidente."[35]

O seu casamento com D. Catarina de Ataíde, reforça os seus laços com a família de D. Francisco de Almeida e a sua posição junto do monarca, ele que agora enquanto almirante pertence ao conselho do rei. Refira-se que a viagem de Pedro Alvares Cabral não surte os dividendos económicos e políticos que se esperava, não se conseguindo neutralizar a rede comercial muçulmana, sendo evidente, para a manutenção de uma presença portuguesa no espaço do Índico, o confronto militar. Levanta-se, então, a questão de se saber se seria de prosseguir a expansão para Oriente.

Vasco da Gama defende a prossecução desta expansão e a sua posição prevalece. A própria rainha D. Maria defende junto de D. Manuel a partida do Almirante para a Índia. A 12 de

[30] CRUZ, Maria Augusta Lima – **Entre Marrocos e a Ásia- caminhos e descaminhos da expansão marítima portuguesa**, p.326.

[31] Cf. GOODMAN, Nelson - **Languages of art: an approach to a theory of symbols**.

[32] HALL, James -**Dictionary of Subjects and Symbols in Art, p.** 178**.**

[33] FONSECA, Adão - **Vasco da Gama: O Homem, a Viagem, a Época**, p. 44.

[34] *Ibidem*.

[35] FONSECA, Adão – Vasco da Gama, I, p.426-427.

Fevereiro de 1502 parte como capitão de uma frota de 20 navios, clara manifestação da vontade de se exercer um poder militar efetivo. Para além, da narrativa desta viagem pela mão de Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros e Gaspar Correia possuímos outros relatos como o de Tomé Lopes. A imagem de D. Vasco da Gama é a de um chefe militar forte, que impõe a presença de Portugal pela força das armas, não deixando de castigar, sem piedade, e por vezes cruelmente os que a desafiam, nomeadamente agindo diretamente contra as forças de Calecute, que intensamente desafiavam a posição portuguesa. Os interesses de Portugal são agora reforçados pela esquadra permanente que D. Vasco da Gama deixa no Índico. Ele estabelece feitorias em Cananor e Cochim, concretizando aquele que seria um dos principais objectivos desta expedição, conquista Quíloa e tendo avistado as ilhas Seychelles, nomeou-as Ilhas do Almirante.



Fig.8. Custódia de Belém – atribuída a Gil Vicente 1506 [36]

Os dividendos económicos que chegam a Lisboa a 10 de outubro de 1503 são bastante significativos, entregando o almirante, como escreve João de Barros*, as páreas em oiro que houvera de el-rei de Quiloa*, a D. Manuel, usando-as este para fazer uma custódia de oiro tão rica na obra como no peso [37]. A receção da capital do reino foi calorosa e como escreve Gaspar Correia, o monarca presentou-o com mais beneses, e grandes mercês, isto é: "(…) Todas as suas cousas liures e liberdadas e lhe deu ancoragens da Índia, e Almirante do mar della pera sempre, e as ancoragens pera seus morgados, e o fez um dos principaes homens de seu Reyno(…)"[38]

[36] Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Custódia_de_Belém#/media/Ficheiro:Imagem169_Gil_Vicente,_Custódia_de_Belém.jpg [consultado a 28/06/2025].

[37] BARROS, João – **Ásia…Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente-Primeira Década**, p.244.

[38] CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia**, I, p. 339.



Fig. 9. Retrato de um Cavaleiro da Ordem do Cristo (dito de Vasco da Gama)
Museu de Arte Antiga, Escola de Gregório Lopes (1525-1525)[39]

Contudo, ao luminoso perfil, seguem-se as sombras de um tempo em que D. Vasco se encontrará afastado dos círculos mais próximos do monarca. Vários fatores têm sido apontados para esta situação: a considerada excessiva força usada nomeadamente contra a tripulação e os viajantes que seguiam no Mîrî, uma embarcação que pertenceria ao sultão mameluco Quansawh-al Ghawri, a qual foi destruída por Gama; os murmúrios que corriam relativamente à riqueza pessoal que teria sido acumulada pelo Almirante e o reconhecido desagrado da coroa face à ação de Vicente Sodré, tio de Vasco da Gama, na Índia.

Atente-se igualmente no facto de em 1503 o nosso almirante ter sido expulso de Sines pelo mestre da Ordem de Santiago, tendo, em resposta, renunciado às comendas desta ordem. Posteriormente seria aceite como cavaleiro da ordem de Cristo. Refira-se que também D. Francisco de Almeida tinha, anteriormente, obtido autorização para sair da ordem de Santiago e ingressado na de Cristo. Não cabe no âmbito desta exposição desenvolver as várias querelas que se foram travando ao longo dos anos, mas tão somente notar que em 1518 Gama requere junto do monarca que lhe seja concedido um título nobiliárquico, pedindo autorização para abandonar o reino se este não lhe fosse concedido. No ano seguinte (1519) e após ter adquirido ao duque de Bragança as terras da Vidigueira e Vila de Frade, D. Manuel investiu-o, em dezembro desse mesmo ano, na alcaidaria-mor destas terras, concedendo-lhe o título de Conde da Vidigueira[40].

Todavia, saliente-se que o seu *schiaro*/luminoso regresso só será evidente após a morte de D. Manuel e com a subida ao trono de D. João III. Mas outros são os tempos…. Com

[39] Disponível em https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Lisboa-Museu_Nacional_de_Arte_Antiga-Retrato_dito_de_Vasco_da_Gama-20140917.jpg [consultado a 28/06/2025].

[40] Cf. FONSECA, Adão - **Vasco da Gama: O Homem, a Viagem, a Época**

efeito, quando D. João III subiu ao trono, Portugal defrontava-se já com dois rivais no espaço atlântico: o monarca francês, Francisco I, e Carlos V. O rei de França procurava estabelecer-se nas costas brasileiras e reforçar a sua frota para alcançar a Índia. Por seu turno, a Espanha de Carlos V pretendia atingir o espaço de produção das especiarias. D. João III deparava-se, portanto, com a interferência destas duas poderosas potências europeias. Assim se compreende que o jovem monarca tenha focalizado a sua política externa na defesa das suas rotas. A disputa das Molucas é então um dos problemas que D. João tem de resolver. Na Índia concluía o seu mandato D. Duarte Meneses, chegando ao reino os problemas que se adensavam no governo da Índia.

Vasco da Gama seria a escolha do jovem monarca. O perfil de um chefe forte, experiente que cumprira as suas anteriores missões, foram decerto razões que se impuseram ao jovem monarca. Segundo João de Barros: "El rey dom Joam, o terceyro deste nome, por hauer pouco que regnaua nam tinha de cá do reyno enuiado ainda algum [leia-se governador]:quis que este primeiro que ele emlegia, fosse o primeiro que descobrio a mesma India, o qual era o conde da Vidigueira dom Vasco da Gama Almirante do mar Indico."[41] Internamente D. João reforçava a sua posição, a de herdeiro de seu pai, continuador da sua obra[42]. Ele seguiu os conselhos de D. Manuel relativamente aos que o deveriam acompanhar no governo do reino, avançando com prudência nos negócios da coroa. Manteve junto a si muitos dos que tinham acompanhado seu pai, preservando a continuidade governativa, não deixando de marcar o seu novo estado.

A 14 de Abril de 1524, D. Vasco da Gama comanda uma forte armada de 3000 homens, tendo como principal missão consolidar a presença portuguesa no espaço indiano, a qual estava ameaçada não só pelos inimigos à coroa portuguesa, mas também pelas lutas internas, que grassavam na administração portuguesa, e que se acentuara durante o mandato do seu predecessor, D. Duarte Meneses. Este último, vai ser instado pelo vice-rei Vasco da Gama a regressar a Lisboa. Mas saliente-se o facto de esta ter sido uma tormentosa viagem, tendo Gama atingido o porto indiano de Chaul em setembro, rumando a Goa, onde passou o mês seguinte. Neste porto descobre que, apesar de ter proibido a presença de mulheres solteiras, ameaçando que se tal acontecesse estas seriam açoitadas, ao chegar a Goa descobriu que duas mulheres tinham seguido na sua armada. Apesar dos pedidos de clemência, estas são açoitadas.

Contudo, como refere Gaspar Correia, Vasco da Gama no seu testamento mandou entregar, em segredo, a cada uma, cem mil reis, o que segundo o cronista fez com que estas *achassem bons maridos e fossem casadas e honradas*[43]. Outro dos episódios descritos e nebulosamente criticados pelos cronistas, nomeadamente por Fernão Lopes de Castanheda, é o

[41] Cf. BARROS, João – **Ásia…Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente-Primeira Década**, p. 228.

[42] Cf. AVELAR, Ana Paula – **D. João III-O piedoso**, pp.39-54.

[43] Cf. CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia,** II, p.845.

facto de o Dom Almirante não ter autorizado que os doentes que iam na armada baixassem ao hospital[44]. É pela força e intransigência das suas decisões que o almirante visa cumprir a sua missão. Após uma breve passagem por Cananor, Vasco da Gama dirigiu-se a Cochim, estando a praça imersa em conflitos, nomeadamente, com os homens fiéis ao governador D. Duarte de Menezes. Apesar de procurar agir no sentido de resolver as destrutivas disputas, nomeadamente apoiando-se em homens fortes como Lopo Vaz de Sampaio, então capitão de Cochim, Vasco da Gama, que então tinha já tinha adoecido, vê-se impossibilitado de liderar um ataque a Calecute, procurando assim travar esta ameaça.

Sobre o *chiaro*/luminoso regresso vão-se abatendo as sombras de um indelével e algo sombrio fim. Efetivamente o já vice-rei D. Vasco da Gama só governaria durante *três meses e 20 dias*[45]. Apesar de procurar, já no leito de morte, minorar os possíveis problemas da sua sucessão, o governo da Índia vai mergulhar num tempo de intensas lutas clientelares, sendo que uma das estratégias usadas pelos cronistas da expansão para dirimir tais conflitos seja a inclusão de cartas onde se expõem através da voz dos seus autores as divergências vividas, nomeadamente no espaço asiático. Não é por acaso que João de Barros inicia o seu livro nono, dedicado ao governo de Vasco da Gama, por descrever aquele que é o exemplar cumprimento do cargo de governador, este que deverá ser um *exemplum*, detalhando a razão pela qual os monarcas atribuem o título de vice-rei e como é importante a passagem de testemunho para um eficaz governo da Índia.

Enfim, são os tons crepusculares, os que envolvem o perfil deste nosso vice-rei. Vasco da Gama morreria na cidade de Cochim, na véspera de Natal de 1524, fazendo, como escreve comedida e singelamente Fernão Lopes de Castanheda *todos os autos de verdadeiro e fiel cristão*. As cerimónias fúnebres são detalhadamente descritas por Gaspar Correia, sendo enaltecidas as *cousas do maravilhoso descobrimento da Índia*. Esta é a *chiara*/ luminosa imagem de D. Vasco da Gama. Contudo, nas palavras de João de Barros perfilam-se as distintas e superiores faces do Homem: "Este Conde dom Vasco da Gama Almirante do mar da India filho de Estevão da Gama, era homem de meã estatura, um pouco envolto em carne, cavaleiro de sua pessoa, ousado em cometer qualquer feito, no mandar áspero & muito pera temer a sua paixão: sofredor de trabalho & grande executor no castigo de qualquer culpa por bem de justiça."[46]

[44] Cf. CASTANHEDA, Fernão Lopes de -**História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses,** II, p.266.

[45] BARROS, João de – **Ásia…Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente- Terceira Década**, p.233.

[46] Ibidem.

Bibliografia

AVELAR, Ana Paula – A "Fortuna" como signo de um discurso imperial no Portugal do século XVI in CARDOSO, João Luís, SALES, José das Candeias e AVELAR, Ana Paula, **A paixão pela História: Saber e Comunicação – Estudos de Homenagem a Maria José Ferro Tavares**, Lisboa: Universidade Aberta, 2024. ISBN978-972-674-976-9.

– António Galvão in DOMINGUES, Francisco Contente, **Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600**, Lisboa: Círculo dos Leitores, 2016, I, pp. 420-421. ISBN 978-972-42-5087-8.

– **D. João III-O piedoso**. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 2009. ISBN 978-989-554-590-2.

– Duarte Galvão in DOMINGUES, Francisco Contente, **Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600**, Lisboa: Círculo dos Leitores, 2016, I, pp. 421-422. ISBN 978-972-42-5087-8.

– Gaspar Correia, in DOMINGUES, Francisco Contente, **Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600**, Lisboa: Círculo dos Leitores, 2016, I, pp. 307-308. ISBN 978-972-42-5087-8.

– Garcia de Resende, in DOMINGUES, Francisco Contente, **Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600**, Lisboa: Círculo dos Leitores, 2016, II, 907-908. ISBN 978-972-42-5087-8.

– **Veredas da Modernidade – Escrevendo o Mundo no Portugal de Quinhentos**. Lisboa: Edições Colibri, 2022. ISBN 978-989-566-180-0.

AVELAR, Ana Paula Menino – **Figurações da alteridade na cronística da Expansão**. Lisboa: Universidade Aberta, 2003. ISBN 972-674-412-1.

BARROS, João – **Ásia… Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente-Primeira Década.** Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.

– **Ásia… Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente- Terceira Década.** Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda**,** 1992.

BARTHES, Roland – **Mitologias**. Lisboa: Difel, 2009.ISBN 978-85-7432-048-9.

CAMÕES, Luís de – **Os Lusíadas.** Lisboa: Imprensa Nacional, 1972.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de – **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses.** Coimbra: Lello &Irmão-Editores, 1979.2 vols.

CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia**. Porto: Lello &Irmão-Editores, 1975.4 vols.

COUTO, Diogo – **Tratado dos feitos de Vasco da Gama e de seus filhos na Índia.** Lisboa: Edições Cosmos, 1998. ISBN 9727620817, 9789727620814.

CRUZ, Maria Augusta Lima – **Entre Marrocos e a Ásia- caminhos e descaminhos da expansão marítima portuguesa**. Lisboa: Húmus, 2024. ISBN 978-989-755-979-2.

CRUZ, Maria Augusta Lima, LOUREIRO, Rui, SANTA, Nuno Vila – **Diogo do Couto orador. Discursos oficiais proferidos na Câmara de Goa.** Portimão: Arandis/ISMAT, 2016**.** ISBN 978-989-97781-3-9.

DELUMEAU, Jean – **Mil Anos de Felicidade-Uma História do Paraíso**. Lisboa: Terramar, 1997. ISBN 9727101593.

FONSECA, Luís Adão – **Vasco da Gama: O Homem, a Viagem, a Época**. Lisboa: Expo98,1997. Disponível em http://hdl.handle.net/10216/20463 [consultado a 12/07/2025]

– Vasco da Gama in DOMINGUES, Francisco Contente, **Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600**, Lisboa: Círculo dos Leitores, 2016, I, pp. 425-428. ISBN 978-972-42-5087-8.

GOODMAN, Nelson – **Languages of art: an approach to a theory of symbols**. Indianapolis: The Bobbs-Merrill Company.1968.

HALL, James-**Dictionary of Subjects and Symbols in Art**. London: Harper & Row, 1979**.** ISBN 9780064301008

MENDES, António Lopes – **A India portugueza; breve descripção das possessões portuguezas na Asia, dividida em dois volumes.** Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa,1886.

MONIZ, Maria Celeste – Diogo do Couto: Percurso de uma vida e perfil de uma identidade in CRUZ, Maria Augusta Lima e LOUREIRO, Rui, **Diogo do Couto- História e Intervenção política de um escritor polémico.** Lisboa: Húmus, 2019. ISBN 978-755-403-2.

RESENDE, Garcia – **Crónica de Dom João II e miscelânea**. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1973.



II

DA ARTE DE NAVEGAR

O NAUFRÁGIO DE NGOMENI.
RELATO PRELIMINAR DA DESCOBERTA DO NAUFRÁGIO

Pissarra, J. [1]
Castro, F. [2]
Bita, C. [3]

Sumário

A recente descoberta de um naufrágio português em Melinde, no Quénia, que pode ser um galeão da última viagem de Vasco da Gama (1524) deu origem a este estudo dos navios portugueses deste período. Este artigo é um breve resumo do que se sabe sobre os navios do período da expansão portuguesa para os oceanos Índico e Pacífico, entre os finais dos séculos XV e o século XVII. Poucos dos muitos navios portugueses naufragados foram encontrados, escavados e publicados, e este artigo pretende ser uma revisão crítica da informação disponível e um resumo do que se sabe sobre eles, e das questões que permanecem quando tentamos interpretar e reconstruir os seus vestígios.

Abstract

The recent discovery of a Portuguese shipwreck in Malindi, Kenya, which could be a galleon from Vasco da Gama's last voyage (1524), triggered this study of the Portuguese ships of this period. This paper is a short summary of what is known about the ships of the period of the Portuguese expansion into the Indian and Pacific Oceans, between the 15th and 17th centuries. Few Portuguese ships have been found, excavated, and published, and this paper is intended as a critical review of the information available, and a summary of what is known about them, and the questions that remain when we try to interpret and reconstruct their remains.

[1] Center for Functional Ecology, University of Coimbra
[2] Center for Functional Ecology, University of Coimbra
[3] National Museum of Kenya, Nairobi

Introdução

A expansão europeia dos séculos XV e XVI provocou contactos e trocas entre populações que alargaram o já muito cosmopolita espaço do Oceano Indico. Navios maiores, com capacidade para longas viagens, tornaram o contacto europeu com os povos do Indico possível, mas sabemos pouco sobre a forma como estes navios foram concebidos, construídos, navegados e habitados. Também não sabemos muito sobre a forma como eram carregados, nem como as suas cargas eram deslocadas à medida que os alimentos e a água eram consumidos ao longo das viagens.

Os navios portugueses das rotas comerciais asiáticas são mais conhecidos pela iconografia do que pela arqueologia ou pelos documentos técnicos. A sua influência na história do mundo ocidental foi considerável e fazem parte de uma revolução cultural que mudou a Europa para sempre (Almeida, 2018, Moreno Madrid e Leitão 2025). As navegações oceânicas de longo alcance alteraram a conceção europeia do mundo drasticamente, e o desenvolvimento tecnológico influenciou a duração das viagens, criando condições para uma intensificação do comércio e da circulação de pessoas e ideias.

As navegações portuguesas deste período não têm recebido a atenção que merecem. Esta situação tem várias causas, entre as quais algumas deficiências da própria historiografia portuguesa. Perceções hostis ou depreciativas em relação à história portuguesa pontuam frequentemente a historiografia contemporânea, ignorando a evolução científica e tecnológica que suportou e tornou possível a expansão europeia e focando-se na violência dos contactos entre povos – endémica em todos os continentes, como se pode ver abrindo um jornal em qualquer parte do mundo.

Este artigo foca-se na extraordinária capacidade tecnológica e científica necessária para construir os navios do século XVI e levá-los até à India. O processo de mudança cultural que se iniciou com as viagens do século XV teve uma base técnica e prática, que foi desenvolvida por uma comunidade técnica e científica competente e cosmopolita. Os portugueses foram obrigados a propor soluções para um vasto conjunto de problemas num período de tempo relativamente curto. Como se referiu, estes desafios abrangeram a construção naval, a logística e gestão de viagens oceânicas, a ciência e a cartografia, a navegação e a guerra naval (Moreno Madrid e Leitão 2025). O estudo do contributo português é fundamental para a compreensão da história marítima moderna e a construção naval é uma componente fundamental desse contributo.

Os navios portugueses são o resultado dos contactos culturais com o norte da Europa e com o mediterrâneo, e incluem soluções estruturais de ambas as regiões (Castro 2008). O seu estudo depende largamente da arqueologia marítima, uma disciplina que não tem quase expressão em Portugal (Castro 2025).

A descoberta de um naufrágio português do século XVI em Ngomeni, perto de Melinde, no Quénia, motivou este estudo, uma vez que existe a possibilidade de este navio ser o *São Jorge*, da terceira armada de Vasco da Gama, perdido em 1524 a caminho da Índia, e provavelmente um dos primeiros exemplares de um galeão português, um tipo de navio de

guerra introduzido pelo Estado português a partir de 1518 (Pissarra 1998; 2016; Castro e Pissarra 2022).

O naufrágio de Ngomeni inspirou-nos a revisitar os dados existentes sobre os primeiros galeões e a concentrar a nossa investigação nos avanços tecnológicos da primeira metade do século XVI, em particular na conceção de navios melhores, mais seguros, mais potentes e mais rápidos, como as naus, galeões e caravelas de armada das navegações oceânicas.

Na década de 1490 Colombo navegou para as Américas e Vasco da Gama alcançou a costa ocidental da Índia, contornando o continente africano. Estas viagens abriram uma nova era de navegação em mar aberto. Sabemos que os navios que navegavam de Portugal para a Índia evoluíram ao longo do século XVI, mas não existem textos técnicos até ao final do século, e tanto a arqueologia como a iconografia são raras e nem sempre fiáveis (Castro, 2008; 2012a; 2012b).

No último quartel do século XVI vários textos técnicos abordam a base teórica da construção naval portuguesa. Por volta de 1600 João Baptista Lavanha utilizou a expressão "arquitetura naval" no título do seu manuscrito sobre o projeto de um navio de 600 toneladas concebido para a carreira da India (Lavanha, 1996). Estes textos (Schwindinger et al. 2022) são extremamente úteis para a compreensão das linhas gerais da conceção dos navios oceânicos do virar dos séculos XVI para XVII, mas não são muito esclarecedores em relação à estrutura dos cascos. Sem um modelo plausível desta estrutura é difícil calcular o peso do casco e avaliar a estabilidade intacta do navio, e ainda mais difícil fazer quaisquer simulações que nos permitam avaliar a plausibilidade das nossas reconstruções (Santos et al. 2007; 2012; Fonseca 2005; Castro and Fonseca 2006). O trabalho de reconstrução das naus, caravelas e galeões da Carreira da India é complicado. A variação na construção de navios entre estaleiros, as diferenças dos métodos e das unidades de medida utilizadas, a importância dos materiais que se conseguiam adquirir para a construção de navios, as questões de gosto, as inovações quase permanentes e as influências de navios de outras regiões num meio extremamente poroso e cosmopolita tornam difícil detalhar o desenvolvimento dos navios oceânicos no início do século XVI. Os textos existentes são poucos e os vestígios arqueológicos, como referimos ainda são mais escassos. Há pouquíssimos vestígios arqueológicos de navios portugueses estudados e publicados.

A base mais importante para o trabalho de reconstrução da evolução dos navios oceânicos dos seculos XVI e XVI é a iconografia.

O navio de Ngomeni

O Ngomeni é um naufrágio português da primeira metade do século XVI, com vestígios do casco preservados (Figura 1). A escavação arqueológica planeada para este local representa uma oportunidade para compreender a construção destes navios, e a extensão dos vestígios do seu casco sugere que será possível reconstruir a forma do casco com alguma



Figura 1. Navio de Ngomeni, localização (Modelo ArcGIS: Carta Arqueológica Subaquática de Portugal, F. Castro)

precisão (Bita, 2014a). Este naufrágio está localizado na costa de Melinde, no Quénia, e foi descoberto em 2007 por pescadores locais. O sítio foi provavelmente pilhado desde a sua perda até ao presente. O sitio consiste numa extensa pilha de lastro sob a qual se vê os restos do casco e numa área circundante de sedimentos finos que produziu abundantes restos cerâmicos onde executamos trincheiras de avaliação.

O sítio foi declarado ao Estado queniano em 2013 e o Dr. Caesar Bita promoveu uma campanha de prospeção naquele ano e em 2014 que permitiu identificar presas de elefante, lingotes de cobre semiesféricos, um dos quais com a característica marca dos Fugger, cerâmica portuguesa e um fragmento de porcelana chinesa do início do século XVI.

Uma parte do casco foi exposta, revelando a construção portuguesa típica, com cavernas e braços ligados entre si e forrados com um espesso tabuado. Apesar de ter sido convidado para visitar o sítio em 2014, a falta de apoio institucional não permitiu que tal acontecesse até março de 2024, quando dois dos autores visitaram o sitio em preparação duma campanha arqueológica preliminar, que teve lugar em novembro de 2024.

A identificação do sitio é difícil nesta fase do projeto porque ocorreram dois naufrágios portugueses nesta zona. O primeiro foi o navio *São Jorge*, da terceira armada de Vasco da Gama, perdido a caminho da Índia, em 1524, e o segundo foi a nau *Sta. Maria da Graça*, perdida na mesma zona em 1544.

Embora a tipologia do *São Jorge* não esteja totalmente esclarecida, as escassas evidências apontam para que fosse um galeão português, um tipo introduzido pela primeira vez apenas cinco anos antes da malfadada viagem do *São Jorge*, tornando-o potencialmente um exemplo raro e precoce de um dos passos mais significativos na evolução dos navios à vela do período moderno.

O *São Jorge* partiu de Lisboa em 1524, na Armada que levou Vasco da Gama para a Índia, que, incumbida de tarefas ambiciosas e importantes, incluía 15 navios e transportava

cerca de 3000 homens. Perdeu-se nas águas pouco profundas de Melinde, provavelmente na área que é hoje Ngomeni, a cerca de 30 km de Melinde (Bita 2013; 2015; 2018).

A nau *Sta. Maria da Graça* partiu para a Índia em 1544, na Armada de Fernão Peres de Andrade, que era constituída por cinco navios. Iam o capitão-mor Fernão Peres de Andrade na nau *Espera*, Luiz de Calataiud na nau *Santo Espírito*, Jácome Tristão na *São Filipe*, numa segunda tentativa, depois de ter sido obrigado a abortar e regressar a Lisboa no ano anterior, Simão Peres de Andrade na *Burgalesa*, e Simão de Melo na *Santa Maria da Graça*.

Em 2013 o levantamento e escavação de trincheiras no local acima referidos foram conduzidos pelo governo queniano em colaboração com o governo chinês, sob a direção do Dr. Caesar Bita, e mostraram que o local ocupava uma área de cerca de 40 x 20 m (Bita 2013; 2014b; 2015; 2018).

Uma parte importante do casco está preservada, tanto sob a pilha de lastro como enterrada no sedimento circundante. Como se referiu, os artefactos recuperados incluem os típicos lingotes de cobre em forma de meia-lua com a marca dos Fugger, presas de marfim cujo ADN tencionamos analisar, cinábrio, âncoras de pedra, um número elevado de mós, restos do que pode ser um compasso para cartear, placas de estanho, um balde de madeira, alguns ossos de animais e um pedaço de chifre, madeira queimada (provavelmente combustível) e pequenos objetos de cobre, incluindo uma chumaceira de um cadernal. Foram também encontradas cerâmicas que vão ser estudadas e um fragmento de porcelana datado dos reinados de Horgzhi (1488-1505) ou Zhengde (1506-1521), o que sugere uma data antiga para este naufrágio (com. pess. Teresa Canepa).

Vestígios do casco foram observados na trincheira aberta por César Bita e incluem uma secção da estrutura do navio, com cavernas com cerca de 25 cm de lado. Foram também encontradas faixas de chumbo, atestando a forma de calafetagem dos cascos típica em navios portugueses deste período. Um moitão, provavelmente de uma adriça, foi encontrado quase intacto (Figura 2).

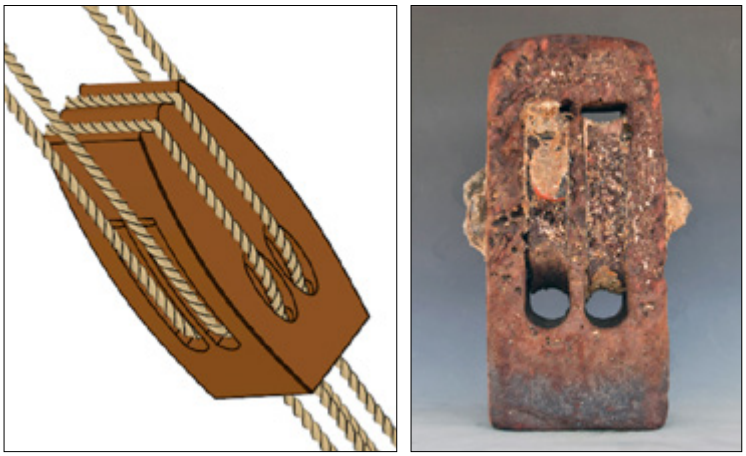


Figura 2. Cadernal. Cerca de 65 cm de altura (foto: Caesar Bita; modelo: Beatrice Feabetti)

Independentemente da sua identificação, este naufrágio mantém-se como um testemunho único de um casco de navio construído no início do século XVI, em Portugal, e representa uma oportunidade para estudar e publicar um naufrágio deste período.

A pequena porção dos restos do casco que foi exposta na campanha de novembro de 2024 permitiu medir as dimensões médias da estrutura, designadamente das cavernas, com uma secção mais ou menos quadrada, com 25 cm de lado, e o tabuado com cerca de 11 cm de espessura. Estes valores têm paralelo nos encontrados na nau *N. S dos Mártires*, cujas cavernas tinham cerca de 25 cm de lado, os braços 22 cm de lado e o tabuado 11 cm de espessura (Castro 2005).

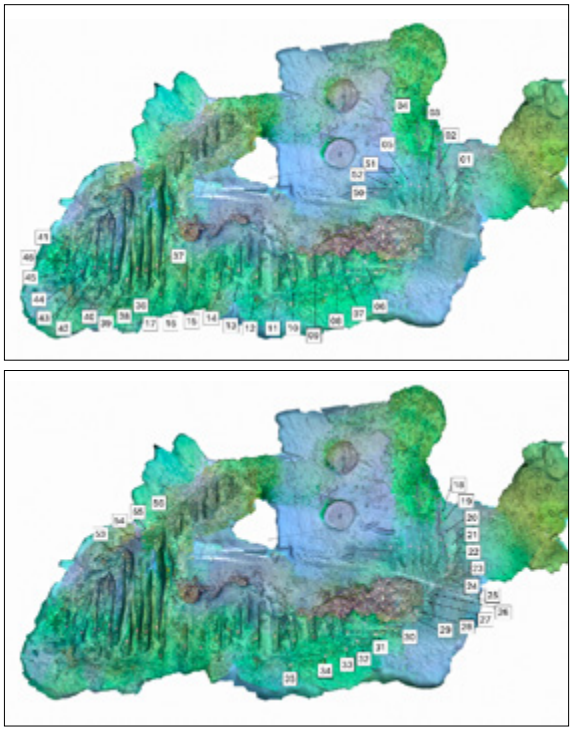


Figura 3. Pormenor dos restos do casco expostos em novembro de 2024, com as madeiras expostas numeradas, estruturais em cima e tabuado em baixo (Beatrice Frabetti).

Um galeão no Índico?

A possibilidade de o navio *São Jorge* ser um dos primeiros galeões portugueses é extraordinariamente importante, sobretudo se se verificar que os restos de madeira preservados são tao extensos como as sondagens efetuadas sugerem.

Nenhum outro tipo de navio português foi objeto de maior controvérsia quanto à sua origem, natureza e propósito, embora a polémica esteja relacionada com mal-entendidos historiográficos, muito mais do que com qualquer complexidade particular, oclusão ou escassez documental, maior do que a inerente a qualquer tipo de navio antigo (Pissarra 2016). De fato, sendo o principal navio de guerra português dos séculos XVI e XVII, o galeão está razoavelmente bem representado nas fontes primárias e de forma mais coerente do que a sua parente, a caravela de armada, que – curiosamente - nunca foi objeto de controvérsia semelhante, não obstante as suas origens serem desconhecidas (Castro e Pissarra 2022).

Baseado no galeão veleiro do Mediterrâneo, o galeão português foi propositalmente projectado para a guerra naval pelo Estado português nos anos imediatamente anteriores a 1518, considerando a vasta extensão da sua rede marítima e as características da oposição naval existente.

Esses requisitos resultaram num tipo com uma tonelagem média consideravelmente superior ao dos seus congéneres mediterrânicos, mais capaz de suportar o mar, com maior autonomia; mais robusto e com um poder de fogo muito superior; um conjunto de características já patentes nas primeiras unidades, sinalizando, desde o início, uma diferença marcante entre o tipo português e sua referência original. No que diz respeito à evolução do navio de guerra, o galeão português é o mais significativo e influente dos tipos de navios deliberadamente planeados e introduzidos pelo Estado português no século XVI; outro exemplo notório é a caravela de armada, o contraponto mais ligeiro do galeão. Embora os detalhes da introdução do galeão sejam escassos quando não inexistentes, há evidência suficiente do programa de construção naval dos primeiros galeões portugueses, que ocorreu simultaneamente em Belém, nos arredores de Lisboa, e nos estaleiros portugueses de Cochim e Calecute, no Kerala, Sudeste da Índia, entre 1518 e 1520.

O primeiro elemento de prova a considerar é a quitação de um certo Simão Dias, cavaleiro da Casa Real, após o termo do seu mandato como feitor das "galeras e galeões que se fizeram em Belém nos anos de 1518, 1519 e 1520" (ANTT, *Chancelaria de D. João III*, Doações, 22, fl.79; publ. parcialmente em Freire, CQ757).

Note-se, porém, que Simão Dias não foi o primeiro feitor das obras, tendo sido precedido por um tal Diogo Chainho, de quem fora escrivão e que veio a substituir em 1518, provavelmente no final do ano, mas certamente no segundo semestre, pois Chainho ainda estava no cargo a 10 de Julho, quando recebeu 500 cruzados pelas *obras das galés* e dos *galeos* [sic] (ANTT, *CC*, I, 23, 82). Esta enunciação deve-se à circunstância de no âmbito do programa, além de cinco galeões, terem sido igualmente construídas em Belém duas galés, duas galeotas, uma fusta, um bergantim, oito batéis, uma nau e uma taforeia. Tudo com um custo de 7.188.606 reais, um valor relativamente contido, para mais considerando que nele se encontra contabilizada parte do equipamento, embora não a sempre caríssima artilharia. Paralelamente e no âmbito do mesmo programa, foram construídas duas galés a montante no Tejo, na ribeira de Muge, e mais cinco navios, num estaleiro indefinido, mas provavelmente no porto atlântico da Pederneira (Nazaré).

Os navios a remos destinavam-se a reforçar a presença naval portuguesa no Estreito de Gibraltar e águas circundantes. As quatro galés, a fusta e o bergantim, encontrá-los-emos no Estreito (quase certamente baseados no Algarve) em 1520 (por todos, Freire, CQ641). Os galeões, porém, foram despachados para a Índia à medida que foram sendo concluídos: três em 1519 e os dois remanescentes em 1520. Um espião castelhano observou os três galeões em 1519 e registou o seu porte em *toneles* (Quadro 1). Deixou ainda alguns apontamentos não só relevantes como curiosos, referindo que os navios se destinavam ao serviço naval no Índico e que este facto justificava não transportarem carga, mas somente artilharia e mantimentos. Ora, tendo em conta que as funções militares destes navios não eram encetadas na viagem de posicionamento e que nela se aproveitava a sua considerável capacidade de carga, tal explicação é no mínimo incompleta. As palavras seguintes do próprio informador confirmam-no. Segundo ele, as genuínas razões subjacentes à desocupação de tanto espaço de carga seriam razões de segurança, duvidando-se em Lisboa que os novos navios pudessem concluir a viagem, optando a organização das armadas [ou

os Armazéns de Lisboa] por não fazer embarcar neles os cofres de dinheiro que se embarcavam em todos os navios. O problema era a impossibilidade de governar e de manobrar, resultante de erros de projeto ou construção, do que é sugerido ser um só construtor. "*Estos galeones no llevan ningunas mercadurías, mas que artillería e mantenimientos e van pera andar de armada en la Yndia, los quales se temien mucho de no poder yr alla, a causa que no goviernan y el que los fizo los erró, que en ninguna manera quieren gobernar e por eso no mandaron en ellos ningun diñero ni mercaduría*". (AGI, *Patronato*, 259, R.1.).

As dificuldades de manobra dos veleiros resultam primeiramente de problemas no leme (ou, apropriadamente, governalho) e no aparelho. Em casos mais localizados podem decorrer da morfologia do casco: por norma, um navio longo responderá mal ao leme e o seu arco de viragem será largo, por exemplo. No caso destes galeões, a informação é insuficiente para localizar a origem do problema, embora seja de reter que o *São Jerónimo* realmente partiu o leme, cruzando o Atlântico. Certamente, há no relatório um notório exagero, pois todos os navios navegaram muitas milhas e pelo menos dois, ainda que um somente no ano preconizado de 1519, dobraram o cabo da Boa Esperança (e é plausível que o terceiro, cujo nome desconhecemos, o tenha feito também em anos subsequentes), e que a conotação depreciativa não seja mais do que a expressão da estranheza perante a novidade. Seja como for, as vicissitudes da viagem inaugural dos três navios, em 1519, que era uma viagem de posicionamento para a Índia, pareceu legitimar todas as críticas. A armada da Carreira de 1519, totalizando 14 grandes navios, deixou Lisboa demasiado tarde e como resultado apenas quatro velas conseguiram passar à Índia em 1519 e dentro da calendarização. Para os galeões, foi um desastre. O galeão ainda não identificado, comandado por Diogo de Noronha (ou Diogo de Lima), abortou e regressou a Lisboa. Este navio elusivo pode ser o *São Jorge* de Vasco da Gama, naufragado em Melinde. O galeão *Santo António*, o mais pequeno dos três, foi o único a dobrar o cabo da Boa Esperança, mas após uma trágica odisseia ao longo da Costa Leste de África e a morte da maior parte da sua guarnição em vários incidentes e por doença, encalhou perto de Quíloa (Kilwa), onde foi saqueado e incendiado por muçulmanos de Quíloa, Pemba, Zanzibar e Máfia, que executaram os restos da tripulação, exceto um rapaz. O moço, juntamente com um punhado de náufragos de um episódio anterior, destroços e a maior parte da artilharia, seria resgatado no início de 1520 pelo navio *São Pantaleão* enviado da Índia em busca da frota (Castanheda, vol. II, liv. V, caps. XIX e XXIX; Barros, dec. III, liv. III, cap. IX e ANTT, CC, II, 86, 191).

As peças de artilharia foram espalhadas pela região e algumas acabaram em Mombaça, de onde não puderam ser imediatamente recuperadas.

O sucesso do terceiro e último galeão, o *São Jerónimo*, causou grandes preocupações às autoridades portuguesas e a D. Manuel um considerável embaraço; foi, enfim, nas palavras de João de Barros, uma "vil tragédia". (Barros, *ibidem*. Castanheda, vol.II, liv.V, caps. XV-XVIII). O navio partiu de Lisboa sob o comando de D. Luís de Guzmán, nobre castelhano exilado em Portugal, que introduzira a bordo, furtivamente e sem passar pela matrícula, um grande número de castelhanos, seus criados. Durante a viagem, mau tempo ao largo do Cabo de Santo Agostinho destruiu o leme ao galeão, obrigando-o a arribar ao Brasil para efetuar reparações, para as quais era

necessário obter madeira na terra. Contudo, sem que se saiba por que razão e após terem negociado e autorizado os forasteiros a proceder ao abate, os índios locais emboscaram-nos na mata, durante o trabalho, e mataram mais de meia centena de homens, todos portugueses, incluindo o piloto, o principal oficial de origem portuguesa e líder informal dos seus conterrâneos (e eventualmente controleiro de D. Manuel; note-se que enquanto a categoria dos capitães era permeável à nomeação de estrangeiros (e de igual modo, a dos mestres), tal não sucedia com a da dos pilotos, de exclusividade portuguesa).

D. Luís de Guzmán, com o propósito de se amotinar e de se tornar pirata, aproveitou a oportunidade para, com a ajuda dos seus criados, assumir o controlo do navio, que, já com o leme reparado, levou para as águas dos Açores, onde capturou dois navios, mas onde lhe fugiram o mestre e vários outros tripulantes portugueses, que conseguiram fazer chegar a notícia a Lisboa e soar o alarme. Dos Açores, Guzmán navegou para as Canárias, onde tomou outros dois navios e ousadamente bombardeou o porto de La Gomera. No entanto, o fogo de retorno disparado de terra atingiu e destruiu a verga principal do galeão, obrigando-o transferir a boa parte do saque e das armas para o melhor dos navios capturados, uma caravela, e a abandonar o galeão no porto. Das Canárias fugiu para a Andaluzia, mas tendo a diplomacia portuguesa alertado as autoridades castelhanas, foi preso à chegada a Cádis. Após uma fuga falhada, foi encerrado no alcazar de Sevilha. Mas pouco tempo depois, voltou a fugir, tendo, desta feita, alcançado Itália, onde, nas palavras enigmáticas e moralistas de João de Barros, "acabou mal, como suas obras mereciam", quase certamente vítima de uma morte violenta.

Por fim, o navio e as armas foram devolvidos a Portugal. Mas, se os portugueses pretendiam manter em segredo os detalhes dos seus novos navios, o motim de Guzmán liquidou tais desideratos, deixando o *São Jerónimo* aos castelhanos o tempo suficiente para o estudarem de forma exaustiva, madeira a madeira. E se desperdiçaram a oportunidade – o que ainda que surpreendente é plausível – cometeram um erro de palmatória. Após regressar a Portugal, o galeão participou na viagem da infante D. Beatriz a Sabóia em 1521, tendo sido um dos três navios destacados durante a torna-viagem para ir carregar trigo a Itália destinado ao abastecimento das praças do Norte de África. Em Setembro de 1522, o navio estava ainda em Ceuta e terá regressado a Portugal pouco tempo depois. (ANTT, *CC*, I, 28, 10; ANTT, *CC*, II, 103, 102; ANTT, *CC*, I, 28, 136; Freire, CQ668)

Em 1524 o *São Jerónimo* foi novamente enviado para a Índia, transportando 30 canhões, não sabemos se como carga ou armamento próprio, e em 8 de Maio de 1525 enviado para Malaca, razão pela qual não consta do relatório de artilharia de 1525 que datará de Janeiro desse ano (Cf. *CSV*, 11, fls.16-21 - Lista B do caderno chamado "Alardo de 1525"; v. tb. Pissarra 2016, Anexo, ano de 1525), embora conste da Lista A do mesmo caderno que datando de meados de 1525 é de teor diferente: um rol de navios onde o *São Jerónimo* é citado como estante em Malaca, sob o comando de Aires da Cunha, e navio de 250 toneladas, o que pode concertar ou divergir dos 350 *toneles* reportados pelo espião castelhano, conforme a medida for castelhana ou mera tradução de toneladas portuguesas.

A desilusão e o mau presságio da viagem de 1519 foram dissipados por uma nova tentativa em 1520, que se revelou um sucesso, mostrando que os problemas anteriormente encontrados não podiam ser atribuídos aos navios, mas sobretudo a um planeamento da viagem atipicamente deficiente. Em 1520, então, partiram mais dois dos cinco navios construídos em Belém, os galeões *São Miguel* e *São Rafael*, possivelmente o par terminado em 1519 ou em inícios de 1520. As qualidades de navegação de um deles foram notadas com entusiasmo por André Dias, o capitão da nau da mesma conserva *Santiago*: *E conquanto trabalhei por vir cedo, pus quatro meses até aqui [Moçambique] com tempos contrários e fomos a segunda nau que aqui chegou e a primeira foi o galeão São Miguel, de que é capitão Rui Vaz Pereira, que há vinte dias que passou por aqui. Não creia vossa alteza que anda, mas avoa. Parece-me que hão-de vir grandes navios para a Índia, se os outros tais são.* (ANTT, *CC*, I, 26, 43, publ. em *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central (1497-1840),* VI, 1969, pp.38–43).

Há, contudo, um erro no testemunho de André Dias: Rui Vaz Pereira comandava o galeão *São Rafael*, ilustrado no *Livro de Lisuarte de Abreu* tomado por uma baleia, de acordo com um acidente ocorrido na passagem à Índia, peculiar e repetido em muitas narrativas da época e relações de armadas. E comandá-lo-ia seguidamente, na Armada de Guarda da Índia, até 1523. Das duas uma, ou Dias quis dizer *São Rafael* ou Pêro Lopes de Sampaio, que, esse sim, comandava o galeão *São Miguel*. Não obstante, ambos os navios parecem ter sido semelhantes, quase gémeos. Ambos tinham 300 toneladas, possuíam o mesmo armamento normativo e partilhavam semelhanças no que diz respeito ao arranjo interior. Numa fonte secundária lê-se que o galeão *São Rafael* tinha 21 *rumos* de comprimento (32.34 m), medida que faria dele um navio muito longo (Maldonado 1985).

Embora existam incertezas quanto à cronologia precisa das construções de Belém, é seguro afirmar que o início do programa remonta aos primeiros meses de 1518, ou, ainda que como hipótese muito remota, a finais de 1517. Em 27 de Março de 1518, um novo governador, Diogo Lopes de Sequeira, partiu para a Índia, onde chegou a 8 de Setembro, para substituir Lopo Soares de Albergaria. Após um processo de sucessão excessivamente demorado, Sequeira empenhou-se em executar as ordens que trazia, cujos principais objetivos eram estabelecer uma base de operações na cidade de Diu, crucialmente estratégica, e lançar as bases para uma aliança concreta com a Etiópia, para a qual o controlo de Maçuá (Massawa) e da bacia sul do Mar Vermelho eram condições essenciais. Entre as medidas tomadas para reforçar a armada portuguesa estava a construção de vários galeões, um dos quais, uma grande unidade, foi iniciada em Cochim, na época a principal base e estaleiro português no Oriente, logo em Novembro de 1518. Tratava-se do *São Dinis*, de 300 toneladas. Um segundo navio, denominado *São Jorge* e com 150 tonéis, começou a ser construído em 1519.

Aproveitando as exigentes condições de paz impostas em 1512 ao samorim por Afonso de Albuquerque, mais dois navios foram começados em Calecute no mesmo ano de 1519, mas concluídos depois do *São Jorge*, já na primeira metade de 1520. Estes dois galeões chamavam-se *São João* "Samorim" e *Santo António* e foram lançados à água em Janeiro de 1520 sob a supervisão

de D. João de Lima, capitão português de Calecute e posteriormente capitão do *São João* (ANTT, CC, I, 25, 128). O *São João* tinha 150 tonéis; do *Santo António* desconhece-se o porte, mas a evidência secundária aponta para a classe mais pequena, de 150 tonéis. Em Março, encontramo-los a embarcar mantimentos e a completar o aparelho, tendo zarpado, pouco tempo de depois, para se reunirem ao corpo da armada no Mar Vermelho (ANTT, CC, II, 88, docs: 18, 26, 34, e 38).

Infelizmente, não possuímos uma cópia do regimento de Diogo Lopes de Sequeira, mas é claro que construções tão específicas e dispendiosas não poderiam ser postas em prática sem ordens expressas do rei. E uma vez que essas ordens lhe foram entregues o mais tardar em Março de 1518, data da sua partida, a decisão política de construir estes novos navios antecede-a, embora não possamos determinar quanto. Contudo, não é de descartar que a decisão de introduzir um novo tipo de navio tenha sido estudada e ponderada durante alguns anos, antes de 1518. Quanto às razões, usma conclusão prévia pode ser retirada da forma como os portugueses geriram estes meios navais nos dois anos sequentes à sua introdução: uma vez que quatro navios foram construídos na Índia e os cinco do reino enviados para lá logo que foram concluídos, todo o racional subjacente à construção destes navios estava relacionado com o Oceano Índico.

O conceito de uma plataforma de artilharia pesada de larga autonomia, com um arranjo das peças, poder de fogo e qualidades de navegação melhorados, sólida quanto bastasse para suportar o fogo de artilharia pesada e absorver a energia gerada pela sua própria artilharia e suficientemente grande para embarcar um número considerável de soldados, surgiu das deficiências da nau, o tipo mercante militarizado que o galeão acabou por substituir no núcleo das armadas portuguesas, e estava certamente presente no pensamento naval português vários anos antes da conclusão do primeiro galeão.

Os detalhes do debate permanecem na sombra, em paralelo com as mudanças técnicas que foram implementadas na época, dos quais são exemplos acabados a introdução da caravela de armada e a seleção de uma peça naval padrão, na forma do pedreiro de porte médio a pesado, chamado "camelo," mas que atestam uma evolução ponderada, baseada na experiência e na proficiência das primeiras décadas de navegação no Oceano Indico.

Sabemos que os anos anteriores a 1518 foram marcados pela crescente insatisfação com o rendimento militar dos veleiros disponíveis: a nau e as caravelas tradicionais, independentemente das variantes, latina ou redonda. As suas insuficiências resultavam, em grande medida, do facto de serem navios mercantes convertidos para a guerra, que se tornaram progressivamente mais vincadas à medida que o arco de operações português no Oriente se expandia. Recuperando dos desastres iniciais, os muitos contendores dos portugueses começaram a adaptar-se e a adotar novos equipamentos e táticas. As caravelas, especialmente as latinas, eram demasiado pequenas e frágeis para terem lugar de relevo numa batalha naval, muito menos para serem utilizadas em operações de longa distância. As naus, apesar da sua capacidade extraordinária, capazes de transportar a carga de quatro mil camelos entre dois continentes em pouco mais de seis meses, tinham um desempenho náutico limitado e eram altamente vulneráveis a ataques de galés em ancoradouros ou durante calmarias, tão frequentes quanto repentinas nas regiões costeiras do

Oceano Índico. A sua arquitetura não era adequada para permitir um arranjo da artilharia capaz de garantir o almejado arco de tiro de 360°, essencial para repelir estes ataques de navios de remo e muito mais. Na verdade, o seu campo de fogo continha vários pontos cegos, todos bem conhecidos e diligentemente explorados pelos antagonistas dos portugueses. Uma falha cardeal das naus era a falta de artilharia pesada na proa (ditas peças de coxia ou de caça), qualquer que fosse o ângulo (relativamente à linha da quilha), pois o acentuado levantamento do convés para vante (e de todas as cobertas, em termos gerais, incluindo os pavimentos do castelo da proa) e a vela da cevadeira impediam-no. Alterosas e por isso difíceis de abordar, as naus tinham, no entanto, as peças pesadas colocadas demasiado alto, no convés principal e no castelo da popa, não podendo disparar "ao lume da água", como se podia fazer em navios mais rasos, por vezes com o tiro a ricochetear na superfície da água, fazendo "chapeletas" (Barker 1998), um procedimento aperfeiçoado pelos portugueses a partir das derradeiras décadas de Quatrocentos e que se tornara numa das suas assinaturas táticas e a principal causa do elevado número de navios inimigos afundados unicamente pela sua artilharia, de inícios do século XVI em diante, incluindo navios de traça e construção europeias. Além disso, e apesar de tabuado com 10 cm de espessura ou mais estar documentado para naus da Carreira mais tardias, os cascos das naus de inícios do século eram vulneráveis ao fogo de artilharia de médio calibre, geralmente o limite da artilharia dos inimigos dos portugueses, havendo paralelamente queixas de que os navios não suportavam o seu próprio fogo prolongadamente, sem começarem a abrir e a meter água, o que indicia tanto problemas estruturais, como a necessidade de reforçar as cobertas que suportavam a artilharia pesada, como a tipologia dos reparos, sendo os fixos, ou bancos, ainda muito comuns e daninhos para os cascos ou ainda e simplesmente o resultado de falta de manutenção, com degradação do calafeto e madeiras, que era a condição crónica dos navios em serviço no Índico. Os galeões foram imaginados como a solução (quase) universal para todas estas deficiências.

Houve ainda outra razão para o desenvolvimento destes poderosos navios de guerra. Os portugueses eram observadores distantes, ocasionalmente familiarizados, com os três tipos de galeões que existiam na viragem do século XV para o século XVI. Com exceção de alguns piratas solitários, os portugueses não utilizavam estes navios, mas registavam as suas aparições regularmente, pois eram comuns no Mar Mediterrâneo, de onde podiam fazer incursões na Atlântico. Esta é a razão porque, erros de catalogação, que são muito comuns, à parte, na documentação primária portuguesa anterior a 1518 abundam as referências a galeões, embora nenhuma associável à variante portuguesa e sintomaticamente ausentes das listas de armadas e ordens de batalha anteriores a 1518. Infelizmente, o escrutínio abrangente essencial para identificar tanto as composições da frota portuguesa como a verdadeira natureza destes galeões anteriores é muito recente (Pissarra 2002, 2016), como é igualmente a abordagem da história naval e da construção naval portuguesa no seu contexto europeu mais amplo. Por outras palavras, para compreendermos plenamente o significado do ocorrido em 1518 e a singularidade da variante portuguesa do galeão, precisamos de a perceber dentro do seu contexto próprio: a história geral do galeão e do desenvolvimento da guerra naval.

As referências anteriores a 1518 enquadram-se, sem exclusão, num dos três tipos de navios ou barcos designados por galeão, todos de origem italiana e todos de pequeno porte.

O primeiro dos três tipos de navios ou embarcações, designados por galeão era um barco ou pequeno navio de remo, de origens medievais, que surge documentado em fontes notariais genovesas a partir do século XII, primeiro sob a forma latina *galeonus* e, mais tarde, em lígure, como *galeone*. É importante notar que a forma latina é quase certamente a transcrição notarial da forma vernacular, uma vez que no século XII os registos eram invariavelmente feitos em latim. O facto destes galeões serem pequenos navios de remo denuncia a ocorrência do fenómeno linguístico em que o sufixo aumentativo toma o valor inverso: diminutivo ou até depreciativo. Logo, galeão, que literalmente significa grande galé, quer afinal significar uma pequena galé, ou derivação ou reminiscência; talvez, galé abastardada ou imperfeita. Este fenómeno é comum às línguas românicas e ocorre igualmente na língua portuguesa (*escotilhão*: pequena escotilha; *valentão*, que no mais das vezes é depreciativo; *caravelão*: pequena caravela, ou bastarda ou navio como caravela, sem o ser), ainda que galeão seja uma transcrição literal do lígure, do qual derivam muitos vocábulos de marinha portugueses, notoriamente os associados às galés. A esta denominação pertencia pelo menos um dos dois galeões genoveses capturados pela armada de D. João de Meneses em 1501 e que tanta especulação causaram desde o relato tardio de Damião de Góis na década de 1560. Em rigor, de acordo com as fontes primárias (Aubin 2006, pp. 144–145; Pissarra 2016), um dos navios era um bergantim, enquanto o seu par era de facto um galeão, embora de um subtipo não especificado. No entanto, como ambos naufragaram na viagem de regresso a Portugal, não tiveram qualquer influência no desenvolvimento do galeão português.

Também em português a palavra galeão foi utilizada como sinónimo de pequeno navio a remos, pelo menos até cerca de 1520, quando o significado caiu de vez em desuso. O facto de o sentido ser já de uso restrito e não generalizado em inícios de Quinhentos sugere um arcaísmo particular de certos indivíduos. Exemplo flagrante é o de Afonso de Albuquerque, ao afirmar ter sido atacado por nada menos que duzentos galeões ao largo de Ormuz, em 1507 (BNP, cod.11.353, fls.171–177, publ. Smith, 1992; Biblioteca Riccardiana, Florença, cód.1910, fls.125–130; BGUC, cód. 475, fls. 140v-143r). Na realidade, estes galeões eram *terradas* e *terranquins*, embarcações de remo típicas da parte oriental do Golfo Pérsico (Nance 1914, 1920; Pissarra 2012). Nenhuma das embarcações referidas era um galeão como os pensados e construídos a partir de 1518. Abonação mais esclarecedora é talvez o mandado de Pêro Ferreira Fogaça, capitão de Quíloa, datado de Abril de 1506, para que se entregassem os materiais necessários para o apresto do galeão *Santiago*, que o respetivo conhecimento felizmente esclarece tratar-se do bergantim *Santiago*, acabado de construir in situ para a função de navio de serviço da fortaleza (ANTT, *CC*, II, 11, 7).

O segundo tipo de galeão era um barco, uma embarcação fluvial ou portuária, que os portugueses associavam a Roma: "galeões de Roma", sendo mencionados por Garcia de Resende como o único tipo de navio, para além das caravelas latinas portuguesas, com o aparelho latino supostamente requerido para efetuar a viagem redonda ao golfo da Guiné, embora fossem demasiado pequenos para empreender a viagem (Resende, CL, p.379). Voltam a ser citados em 1514 por

Nicolau de Faria, o homem responsável pelo elefante oferecido por D. Manuel ao papa Leão X, que usou um destes galeões em Porto Ercole para descarregar o animal (ANTT, *CC*, I, 15, 3). Os documentos de Estado da Índia, entre 1510 e 1513, contêm referências a dois galeões, ambos pequenos. O mais pequeno, talvez um barco, em construção em 1513 como empreendimento privado de um colono de Goa, a quem Albuquerque concedeu uma pequena porção de tecido de algodão para lhe fazer uma vela (ANTT, CC, II, 37, 119). O segundo, de nome *Santiago*, é referido em inícios de 1510 e parece ter sido uma embarcação de maior porte, provavelmente um veleiro: tinha mestre (em vez de um comitre) e despenseiro, não obstante uma tripulação de apenas quatro homens (ANTT, *Contos do Reino e Casa*, NA 595, fls.9–13; ANTT, CC, III, 4, 7), embora quase certamente uma guarnição esqueleto ou de guarda. Mas, misteriosamente e tal como o precedente, não volta a ser referido. Uma das hipóteses é tratar-se de um dos galeões da armada mameluca capturados em Diu em 1509, para além da nau capitânia do emir Hussain e de diversos navios de remo, mas que, com a exceção da nau (rebatizada *Santa Maria da Vitória* "Rumesa" ou "Rumisca") não sobreviveram para além de 1510 no serviço português.

O terceiro tipo é, com grande diferença, o mais significativo dos três e, em muitos aspectos, o antecessor de todas as ulteriores variantes do galeão veleiro, começando pela portuguesa. O tipo foi extensivamente estudado por Luciana Gatti e Furio Ciciliot (Gatti 1975, 1999; Ciciliot 1993, 2000, 2005). Tratava-se de um quase sempre pequeno veleiro que surgiu em Génova no final do século XV e rapidamente se espalhou pelo mar Mediterrâneo, de onde partiu para incursões no Atlântico e alcançou o mar Vermelho. Em inícios do século XVI, tais navios podiam ser encontrados a navegar de Ragusa para Antuérpia ou na cabotagem do Levante Peninsular ou no Mediterrâneo Oriental, de onde, por mão dos mamelucos, passaram ao mar Vermelho e daí ao Índico para fatalmente enfrentarem os portugueses. Segundo Furio Ciciliot, desde 1481 até meados do século XVI, os galeões construídos em Varazze e Savona pertenciam a uma tipologia perfeitamente definida, cujas características de ligeireza os tornaram apetecíveis para os armadores do Mediterrâneo. Inicialmente muito pequenos, com muitos exemplares a serem equiparados a saetas (*galeonum* ou *sagitta*) até 1501, o tipo foi crescendo até se aproximar em porte dos navios mercantes de médias e grandes dimensões, principalmente a partir de meados do século. Todavia, em inícios do século XVI, os galeões do Mediterrâneo eram ainda veleiros ligeiros com um porte médio de 70 toneladas e longos, com uma relação de comprimento/boca de 4:1; ostentavam castelos de proa e popa e esporão, como as galés, suas antecessoras remotas. Funcionalmente, eram navios versáteis que podiam ser utilizados também na guerra, desde que devidamente aprestados. Porém, num panorama naval mediterrânico quase por completo dominado por galeões, o seu papel estava limitado ao de auxiliares ou transportes. Os galeões que os mamelucos utilizaram contra os portugueses foram construídos no Suez com assistência técnica europeia e aprestados como navios de batalha, quer dizer unidades nucleares ou de primeira linha. Eram, contudo, pequenos navios, de 100 a 120 tonéis, porte ligeiramente acima da média do tipo. Existiram, contudo, já em inícios de Quinhentos, exemplares maiores, como um de 250 tonéis pertencente a um mercador de Ragusa, cujo naufrágio na boca do Escalda em 1512 foi reportado para Lisboa pelo feitor português em

Antuérpia (daí que se possa entender que o critério de arqueação fosse português; ANTT, *CC*, I, 9, 133); ou outro de grandes dimensões, turco, de 800 *botte*, oferecido ao sultão mameluco por Bayezid II no mesmo ano de 1512 e prontamente capturado pela armada dos Hospitalários , sob o comando do português frei André do Amaral (ANTT, *CC*, I, 11, 47). Ou ainda, e certamente o mais relevante, o galeão de 300 toneladas reportado em Cádis, pelos oficiais da Feitoria portuguesa na Andaluzia em 1515, integrado na armada mandada aprestar por D. Fernando contra as fustas muçulmanas que então assolavam a costa (ANTT, CGA, 4; datação nossa).

Para além das já referidas insuficiências das naus e das pequenas caravelas, o crescendo de referências a galeões nos despachos da espionagem e nos relatórios de reconhecimento sobre o Levante e o mar Vermelho convenceu os portugueses de que construir os seus próprios galeões seria a melhor opção para lidar com nova ameaça; opção que oferecia o ganho adicional de melhorar consideravelmente a capacidade dos navios de alto-bordo portugueses contra navios de remo.

O problema colocado pelas armadas de navios de remo inimigas só podia ser atalhado com a construção de uma armada de navios de remo numerosa e combinada de todas as categorias, dos bergantins às galeaças, trabalho em que os portugueses se empenharam a partir da segunda década de Quinhentos e de 1518. É um ato significativo da história naval, ao menos pela demonstração da amplificada precocidade do princípio do primado do veleiro e da capacidade adaptativa, quase reinventiva, de uma marinha da Idade Moderna, a portuguesa, embora o seu desenvolvimento requeira um lugar próprio.

Aqui, cabe apenas dizer que a necessidade de criar uma esquadra de galés poderosa e homogénea para operar no Oceano Índico levou o governo de D. Manuel a procurar no estrangeiro as competências que escasseavam ou eram inexistentes na construção naval portuguesa, especializada que era na construção de veleiros, ligeiros e de alto-bordo. O lugar óbvio para as encontrar era Génova, cuja mão-de-obra qualificada e cultura marítima exerciam uma forte influência em Portugal desde o contrato de D. Dinis com Emanuele Pessagno (1317) e no Ocidente Peninsular desde Diego Gelmirez, bispo de Compostela, e cujas relações representavam um perigo político muito moderado, contrariamente a Aragão, França ou obviamente Veneza ou Castela (incluindo a Biscaia). De facto, como os estudos de Richard Barker e José V. Pissarra claramente confirmam, as ligações genovesas eram muito mais determinantes em Portugal do que qualquer nexo peninsular, mesmo com a Biscaia, cuja relevância em assuntos marítimos os portugueses sempre reconheceram.

Tais diligências precederam os trabalhos iniciados em 1518 e ainda que inicialmente não lhe estivessem associados acabaram por ser muito oportunas para o programa dos galeões. Em Fevereiro de 1513, Lopo Carvalho, um agente comercial de D. Manuel I enviado a Génova e às feiras do Sul de França, contratou um número considerável de oficiais de galés (pelo menos 22, entre os quais oito construtores navais) de Génova, Savona, Monte Alvo, etc. (Viterbo 1892; Ciciliot 2000) e, prosseguindo com a sua missão por pelo menos mais dois anos, adquiriu grandes quantidades de materiais diversos relacionados com a construção de galés, incluindo velas e cabos, cadeias de galeotes e nada menos que 1797 remos para galés, bergantins, galeões

e galeaças (Freire, CQ443), algumas peças, compradas em pequenas quantidades, visavam claramente servir de matrizes. Os genoveses contratados por Lopo Carvalho começaram a chegar à Índia em finais de 1514, onde encontraram um grupo já bem estabelecido de corsos liderado por Silvestro de Bachon, conhecido nos círculos portugueses por Silvestre Corso, homem que por sua iniciativa e espírito aventureiro fora à Índia em 1507, matriculado e dissimulado como grumete na armada de Fernão Soares, e que lograra granjear o apoio de vice-rei D. Francisco de Almeida e mais tarde, já de volta a Portugal, do próprio rei D. Manuel. O Corso trouxera para Portugal o pai e mãe e para a Índia levou os seus irmãos na sua segunda viagem, em 1512; a fraternidade dos Bachon, juntamente com outros corsos que por lá serviam (Pedro de Bachon ou Bastroni, Natalim de Bachon, Olivete, Bernardino, Vicente, Serafim, todos *Corso*; os dois primeiros irmãos documentados de Silvestre), constituía o grupo de Silvestre Corso, que, tal como os próprios oficiais portugueses – veja-se o caso do mestre da Ribeira, João Anes (ANTT, *Gavetas*, XV, 12, 6, publ. *GTT*, IV, 1964, pp.384-5) - não reagiu bem aos recém-chegados. Há notícia certa da presença de um carpinteiro de galés estrangeiro, grande oficial na opinião de Albuquerque (ANTT, CC, I, 16, 69), que não estava ligado a Silveste Corso nem fazia parte dos contratados por Lopo Carvalho, uma vez que havia viajado para a Índia em 1513, remetido expressamente por D. Manuel. A sua ocorrência dá conta do pertinaz trabalho de recrutamento de quadros técnicos muito qualificados levado a cabo pelo Estado português durante estes anos. Do derradeiro grupo, a principal personalidade era um certo mestre Vinel (ou Vumer; Vimier), a quem o governador Diogo Lopes de Sequeira se referiu oficialmente em 1519 como um enviado à Índia para construir galés, altamente recomendado pelo rei, "e fazer as ditas galés e galeões que agora mando fazer" (ANTT, *CC*, I, 84, 24).

Em 1519, Silvestre Bachon já não estava na Índia. Deixara os irmãos para trás e regressara a Portugal – onde o resto da família se tinha estabelecido – após uma violenta altercação com Lopo Soares de Albergaria, antecessor de Diogo Lopes de Sequeira, na sequência do fracassado ataque português a Judá, em 1517. Mas no Verão de 1518, recebia suprimentos em Algés, adjacente a Belém e ao estaleiro onde os galeões metropolitanos estavam a ser construídos, e mais tarde João de Barros registaria na *Ásia* (II, p.123) que Silvestre se tornara muito respeitado em Portugal, após o seu regresso da Índia, tido por grande oficial principalmente na construção de navios de remo e galeões, "por ser levantísco, natural de Córsica". Note-se a associação dos galeões ao Levante, *latu sensu*, integrando o Mediterrâneo Ocidental.

Tudo isto é suficiente para fundamentar a ideia de que os genoveses tiverem um papel muito relevante na fase inicial do processo de conceção e construção dos primeiros galeões, ainda que muitos detalhes e a exata medida do seu contributo permaneça desconhecida. E é um facto que os navios portugueses resultantes ostentavam diferenças significativas relativamente aos seus parentes mediterrânicos. Primeiramente no porte, pois a tonelagem média dos navios portugueses era muito mais elevada; incremento que – tudo indica - foi deliberado. Os navios do primeiro lote foram divididos em duas classes proporcionais e lógicas de 150 e 300 toneladas, ambas correspondendo a um determinado número de tripulantes e bocas de fogo, se os critérios

aplicados noutras circunstâncias, mais bem documentadas, foram aqui igualmente observados. Certo é que o *São Dinis* foi concebido para embarcar 25 peças pesadas (o número ímpar sugere um canhão de caça) e para levar a cabo projeções de muito longa distância. Mas este requisito era extensível a toda a tipologia e ainda que não tão poderosa igualmente a forte artilharia, o que colocava restrições ao porte mínimo dos galeões.

Poucos anos mais tarde (ca.1524), os portugueses introduziriam uma nova classe, de cerca de 100 toneladas, cujos primeiros exemplares foram os galeões *Piedade* e *São Luís*, que se tornaria popular durante a primeira metade do século. Alguns destes galeões mais pequenos eram o resultado da modificação do aparelhamento de caravelas de guerra, que efetivamente não eram mais do que pequenos galeões latinos. Por volta de 1530, os portugueses moveram-se no sentido oposto, com a construção do galeão grande *São João*, uma unidade que ultrapassava as 300 toneladas e largamente a ordenança do *São Dinis*, até então o maior e mais poderoso dos galeões portugueses (havia outros com 300 t., mas não com tão forte artilharia). Com o *São João*, os portugueses inauguraram a prática de construir um navio deste tipo para a frota do Atlântico a cada 10 a 20 anos. O galeão *São Martinho* de 1574, de 600 toneladas, famoso por ter sido a capitânia da armada dita invencível, de 1588, ainda que com o nome castelhanizado de *San Martín*, e com um registo operacional mais rico (incluindo a armada de Alcácer Quibir (desagrupado, para embarcação do rei), a defesa de Lisboa de 1580, a batalha de Vila Franca do Campo e a redução filipina dos Açores, em 1582), foi um deles.

Em Novembro de 1518, o irmão mais velho de Silvestre, Pedro de Bastroni "Corso", deu conta a D. Manuel das dimensões de um galeão português que estava em construção em Cochim, embora nem ele nem o seu irmão estivessem envolvidos na obra. O galeão era quase certamente o *São Dinis*, uma vez que as medidas dadas por Pedro Corso são de um navio grande: dos dois galeões construídos em Cochim (dos nove iniciais) apenas um era grande, com 300 tonéis (o outro, chamado São Jorge, tinha 150), e apenas um foi iniciado em 1518, um poderoso vaso (para a época) capaz de embarcar 25 peças grossas. Infelizmente, o documento está irremediavelmente danificado por um buraco no papel que destruiu cirurgicamente várias palavras essenciais para a inteligibilidade da relação dimensional. Contudo, a remanescência de algumas letras, que foram ignoradas por inúteis na leitura das *Gavetas da Torre do Tombo*, permitem-nos reconstituir algumas palavras-chave, como nomes de medidas.

Bastroni utiliza medidas genovesas: *goas* (c. 77 cm) e *palmos de goa* (c. 26 cm), ou talvez *côvados* (0,66 m) para o comprimento do navio. Este é superior a 50 *goas* ou *côvados*, enquanto a boca é superior a 30 *palmos de goa* (7.70 m), provavelmente 36 (9.24 m) correspondendo a três vezes o calado, que era de 12 *palmos de goa* (3.08 m).

Independentemente das muitas variações possíveis, não há dúvida que este era um navio muito comprido, com um comprimento superior a 30 metros e uma relação entre comprimento e boca muito elevada, entre 1:3,66 e 1:4,1, se o comprimento fosse de 50 ou mais *goas* (Pissarra 2016; ANTT, *Gavetas*, XV, 12, 13, publ. *Gavetas da Torre do tombo*, IV, pp.386-390; o doc. estava já danificado à data da feitura da *Reforma das Gavetas*).

Enquanto construíam os seus próprios galeões, os portugueses continuavam a encontrar galeões mediterrânicos no mar. De facto, em 1518 a Índia portuguesa foi assolada por uma onda de rumores relativos à construção de galeões por parte dos seus inimigos em apoio de uma aguardada renovada ofensiva mameluca. Na altura, os portugueses não tinham informações rigorosas sobre as dramáticas mudanças no Egipto e a queda do Sultanato Mameluco às mãos dos Otomanos. Sabiam, porém, que a frota egípcia reconstruída tinha também navios semelhantes a galeões, pois durante o fracassado ataque a Judá, haviam-lhe incendiado um grande exemplar. Na Índia, o Samorim de Calecute, rompendo as condições de paz acordadas com Albuquerque em 1512, mandara construir um galeão secretamente no porto de Panane (Ponnani), com a supervisão técnica de dois rumes. Eventualmente, o Samorim foi obrigado a entregar o navio aos portugueses, que o incorporaram na sua própria armada, originalmente classificado como galeão, mas logo depois e doravante como o navio *São Simão* "Panane", de acordo com a prática peculiar, mas significativa, de nomear os galeões estrangeiros como tal, mas de os renomear como logo que incorporados na sua própria armada, como por distinção e preservação da autenticidade dos seus próprios galeões. Rotina semelhante se observa relativamente aos galeões da Biscaia: sempre que um deles era fretado ou adquirido em segunda mão, o que acontecia ocasionalmente em meados do século, acrescentava-se-lhe um toponímico diferenciador: *galeão biscainho*. Estes navios eram utilizados no comércio ou como transporte, mas não como navios de guerra de primeira linha. Este critério introduz aquela que é talvez a mais significativa das características dos novos galeões portugueses: a função. Foram conceptualizados na mais alta esfera do poder político português para servirem na guerra e quase sempre, até à importação do navio de linha, cerca de dois séculos volvidos, construídos para esse fim e para o Estado, que em Portugal tinha da guerra o monopólio quase absoluto. Apenas uma percentagem insignificante acabou detida por privados. Facto insólito, tendo em conta as inegáveis qualidades dos cascos para o transporte e demais requisitos da marinha de comércio e até de pesca longínqua. Mas na guerra eram navios poderosos e capazes, muito mais do que qualquer veleiro anteriormente utilizado em combate, representando uma contestação à predominância das galés na guerra no mar e um passo importante na evolução dos navios de guerra em geral. Não há testemunho mais eloquente desta mudança do que, acto contínuo à sua conclusão, a promoção do galeão *São Dinis* a capitânia da Índia, posição que manteve durante dez anos até ser substituído por um galeão semelhante, *São Mateus*, construído propositadamente para o substituir.

Os galeões ibéricos desenvolveram-se segundo linhas diferentes. Os galeões portugueses sempre foram navios de guerra, mesmo quando a crise marítima, sentida agudamente em Portugal a partir de finais do século XVI, obrigou a que um número crescente fosse desviado para o transporte e serviço de carga, nomeadamente na rota da Índia. Em Espanha, os galeões à vela do Mediterrâneo, provavelmente do padrão genovês, são referidos logo em 1509, quando uma dessas embarcações participou na Armada que conquistou Orão em Maio desse ano.

Antes de 1509 todas as referências a galeões em Espanha designavam barcos de pesca, que na costa norte não eram totalmente cobertos por um convés (estroncados), e na costa sul eram pequenas embarcações a remos.

Um tipo versátil de galeão, utilizado numa vasta gama de tarefas, incluindo a pesca de longa distância foi desenvolvido na Biscaia, uma das regiões marítimas mais importantes da Europa. Estes galeões eram navios de tamanho moderado, como o *San Juan*, um navio de três mastros e 250 toneladas, com três cobertas e uma fiada de vaus vazios no fundo, perdido em 1565 na Terra Nova. A sua quilha media 14,75 m, tinha um comprimento de 22 m na linha de água, 7.5 m de boca e um calado de 3-3,5 m. Estes galeões tinham uma construção robusta e eram suficientemente fortes para serem considerados aptos para a rota das Índias pelos portugueses, que, como já foi referido anteriormente, os utilizavam, ainda que esporadicamente.

Os galeões das Indias espanholas são descendentes destes galeões bascos. Introduzidos em meados do século XVI com a dupla função de escoltas oceânicos e navios de carga para lidar com o intuito de mitigar a vulnerabilidade das rotas americanas beneficiando-as com uma escolta contínua. Nunca foram considerados satisfatórios. Após a anexação de Portugal, em 1580, os espanhóis entraram em contacto direto com o galeão português, mas oito anos depois os galeões portugueses e espanhóis eram ainda tipos muito distintos. A organização da Armada de 1588, uma montra da navegação do Sul da Europa, não deixa dúvidas sobre isso. Gradualmente, através de um processo de convergência comum ao espaço europeu, os dois tipos foram convergindo, até se tornarem praticamente idênticos a olho nu, embora mantendo provavelmente algumas diferenças estruturais e de arranjo interno.

O galeão espalhou-se rapidamente pela costa atlântica, tendo sido adotado por franceses, escoceses e ingleses. Por volta de 1550 quase todos os países europeus tinham galeões, embora saltassem à vista diferenças de gosto e preferências nas formas dos castelos e nos acabamentos. E ainda que a convergência, como tendência geral, se acentuasse, diferenças nacionais e regionais, incluindo de traçado e estruturais acompanharam o galeão até à transição para o navio de linha, onde, de resto, semelhantes diferenciações continuaram a existir.

Os galeões pequenos permaneceram populares, embora proporcionalmente maiores que os seus antecessores, alguns escondidos sob novos nomes ou pertencentes a subtipos, como os pataxos ou as fragatas. Existiam também híbridos, com remos, como as *galizavras* (ou *galizabras*).

Tal como para os restantes tipos de navios portugueses, a documentação técnica sobre o galeão português data do período espanhol (1580-1640), sendo por isso de pouca utilidade para documentar as fases iniciais do desenvolvimento do galeão.

A iconografia é também tardia, tendo as primeiras representações reconhecidas sido produzidas no período de 1540-1550. As mais antigas são os desenhos realizados por D. João de Castro, mais tarde governador da Índia, entre 1545 e 1548, para ilustrar o seu próprio *Roteiro do Mar Roxo*, sendo um itinerário da expedição portuguesa de 1541 ao mar Vermelho contra os turcos, na qual participara. O códice com os desenhos foi feito entre esta data e 1543, quando foi caligrafado por Gaspar Luís e oferecido por D. João, entretanto retornado ao Reino, ao seu patrono, o infante D. Luís. De salientar a placa *Tábua da Aguada do Xeque* referente a Bandar Debeni, na Ilha de Socotorá (Castro, D. João de, "Tábua da Aguada do Xeque", *Roteiro do Mar Roxo*, 1543, British Library, *Cotton*, *Ms. Tiberius*, D.IX), na qual dois galeões e duas naus contrastam fortemente,

exibindo as diferenças entre os dois tipos. Destaque para a morfologia em cunha dos galeões ainda que menos angular do que em representações mais tardias e canónicas e com formas mais maciças. Os navios são rasos, como exigem a manobra e artilharia; o castelo da proa é literalmente um baluarte, aparentemente decalcado da arquitetura militar (ou o inverso). A estrutura acha-se estritamente contida dentro dos limites da proa, ao contrário das naus onde o castelo se projetava para além da roda de proa, como uma evolução lógica das plataformas da Idade Média para os arqueiros e homens de armas. No galeão, o castelo é uma plataforma para artilharia pesada e por isso as suas linhas horizontais fazem paralelo com a linha de água. Toda a proa é rematada por um esporão maciço, igualmente nivelado com a linha de água. Ainda que desprovida de função tática, tal como nas galés, a estrutura sugere um ariete de assédio e representa a raça militar dos navios.

Os castelos de proa semelhantes a baluartes, notórios nas mais antigas representações, têm semelhanças com as arrombadas encontradas nas galés e galeaças que eram, também elas, primeiramente plataformas de artilharia. Denunciando a sua derivação das galés, o galeão e a caravela de armada possuem esporões, encimando a proa e estando apoiados por um talha-mar ou proa falsa. No entanto, tal como nas galés modernas, os esporões não serviam para o abalroamento, sendo demasiado fracos e colocados demasiado alto para o efeito. Mesmo nas galés, o único uso tácito destas estruturas era servir de passadiço em abordagens. Tinham, como já referido, um simbolismo marcial e eram uma escolha arquitetónica, entre outras possibilidades, para dar o melhor acabamento a um navio comprido, ajudando a mitigar os efeitos da arfagem e como ponto de amarração do aparelho.

Sem relação com os desenhos de Castro, mas significativamente representando um galeão português muito semelhante, encontram-se as magníficas e monumentais aguarelas pintadas por Jan Cornelisz Vermeyen e Pieter Coecke van Aelst entre 1546 e 1550 (Jan Cornelis Vermeyen e Pieter Coecke van Aelst, ca.1546–50, Kunsthistorisches Museum, Viena, Gemäldegalerie, 2039 e 2043), que são os cartões que serviram de base à produção da série de tapeçarias dedicada à conquista de Tunes, encomendada por Carlos V para celebrar a sua expedição vitoriosa contra a cidade em 1535, por essa altura a base principal de Hairedin "Barba-Roxa", na qual participou um forte contingente naval português, encabeçado pelo galeão grande *São João*, construído por volta de 1530 e primeiro exemplo de um galeão português de grande porte.

Embora existam muitos mitos em torno do galeão *São João* e da sua artilharia, a análise da documentação primária não deixa dúvidas sobre o imponente armamento de talvez mais de 200 peças que o navio embarcou para a expedição (Pissarra 2002). Como nota adicional, Castro fazia parte desta armada, na qualidade de capitão de uma das vinte caravelas de guerra integrantes da armada portuguesa e foi posteriormente, em 1543, incumbido do comando do *São João* (de Jesus 2016). Mais importante ainda, Vermeyen foi testemunha ocular do ataque, reunido à comitiva do imperador, com o propósito de realizar os necessários primeiros registos ou debuxos, "polo natural".

O galeão *São João* é representado duas vezes, curiosamente com algumas diferenças no castelo de popa. O esporão é mais longo e pontiagudo do que nas formas mais maciças dos galeões de

Castro e o castelo de popa é mais construído, mas para além da escala e da multidão de canhões, os galeões dos cartões de Tunes e do roteiro partilham, no essencial, o mesmo perfil. A série de tapeçarias resultante, realizada em Bruxelas por Willem de Pannemaeker entre 1548 e 1554, foi copiada para o formato impresso pelo famoso gravador Frans Hogenberg, de Malines, em data incerta, e posteriormente reimpressa várias vezes. Quando Hogenberg começou a trabalhar nas gravuras da *Civitates Orbis Terrarum*, de Georg Braun, reciclou o galeão para ilustrar a tábua relativa a Lisboa, que aparece no vol. 1, publicado em 1572.

Noutro ms. do *Roteiro do Mar Roxo*, mais tardio passante de vinte anos e produzido muito depois da morte de Castro, mas documentalmente valioso, a Aguada do Xeque é reinterpretada com duas naus, um galeão e uma caravela de guerra (Castro, D. João de, "Tábua da Aguada do Xeque", *Tábuas dos Roteiros da Índia de D. João de Castro*, BGUC, *Cofre*, 33, s.d. [ca.1560]). O galeão e a caravela de armada são navios mais longos e afilados, com obras mortas mais baixas, mas o galeão é mais angular do que os congéneres desenhados em 1541-43 e o perfil, coerente com os nossos pressupostos representativos e imagens formativas, é canónico. Todavia, se tal consonância só se encontra após quarenta anos de evolução do galeão português, há o risco de as fases anteriores, como os galeões de 1541-43, poderem parecer estranhos ou exóticos. Ambos, galeão e caravela de guerra, têm esporão e velas de contramezena. Mas o galeão tem como novidade uma sobremezena. Tem também, aliás como uma das naus, os laises da verga grande arpadas, ou seja, guarnecidas de fateixas ou arpéus de abordagem ou aferrar, que serviam para prender o aparelho dos navios inimigos que se pretendia segurar e eventualmente abordar. Era comum os castelos e o convés estarem protegidos por paveses, grandes escudos que em terra eram usados para proteger as aproximações da infantaria (usualmente besteiros ou arqueiros) a uma fortificação, mas que aqui eram dependurados na amurada. Havia xaretas que eram estruturas de madeira não muito diferentes da armação de um telhado sobre as quais se montavam redes de combate, confusamente homónimas em alguns autores, que serviam para proteger o convés e outras cobertas expostas dos arremessos do inimigo e serviam de plataforma suplementar para os marinheiros e suas fainas.

Os mastros da contramezena como característica distintiva dos galeões portugueses, e mais especificamente em comparação com as naus que supostamente só armariam com mezena, é uma ideia antiga, mas incorreta. Prova cabal é a existência de representações de naus com quatro mastros e de galeões com três, embora a contramezena fosse mais comum nos galeões. A contramezena parece estar relacionada primeiramente com as dimensões dos navios, em particular toda a área deixada sem pano à ré do mastro grande, que aumentou com a introdução de popas de painel (muito paulatinamente a partir do último quartel do século XV). A vela da mezena, latina e por isso laboriosa, resultante para cobrir uma área de tal dimensão era demasiadamente grande, em particular para o número de marinheiros comummente embarcado, problema que não se verificava nas galés, que podiam contar com os galeotes para a faina. A contramezena foi provavelmente uma tentativa de desdobrar o pano em navios longos – daí a maior incidência em galeões, tornando a faina mais praticável e o aparelho mais equilibrado, embora tal solução tenha durado menos de um século.

Quadro 1. Galeões da Armada da India, em 1525

Nome	**Local e ano de Construção**	**Tonelagem (em *tonéis*)**
São Jerónimo	Belém – 1518-1519	250 350 *toneles*
São Dinis	Cochim – 1518-1519	300
São Rafael	Belém - 1519	300
São Jorge	Cochim - 1519	150
São Miguel	Belém – 1519-1520?	260-300
Santo António	Calecute – 1519-1520	
São João "Samorim"	Calecute – 1519-1520	150
Santiago "Lambeamorim"	Índia – ca.1522-1523	150
São Leão	Portugal. Nunca após 1522	150-160
"o galeão *Conceição*, que cá [na Índia] chamam galeaça"	Ca.1521-1522	200-250
Piedade	Portugal – ant. 1524	80-100
São Luís	Índia – ca.1522-1524	100

Fontes: AGI, *Patronato*, 259, R.1; ANTT, *Colecção de São Vicente*, 11, fls.1–56 ["Alardo de 1525"]; ANTT, *Fragmentos*, 5, 1, 9; ANTT, *CC*, II, 159, 61. Ver também Barker 1996.

Quanto ao armamento: os galeões eram navios de guerra e nota-se que o número e natureza das bocas de fogo que deviam armar fazia parte da sua conceção (Quadro 2). Os galeões *São Jorge*, *Santiago* e *São Leão* possuíam o mesmo armamento. O único navio de 150 toneladas a divergir desta artilharia aparentemente padrão era o "Samorim".

Os galeões *São Rafael* e *São Miguel*, que viajaram para a Índia no mesmo ano e eram provavelmente irmãos de estaleiro, para além de partilharem também a mesma artilharia nominal, tinham a bateria principal instalada no convés, à moda obsoleta, das naus, enquanto os restantes navios tinham a bateria sob a ponte, na primeira coberta. Significativamente, a palavra convés (convés principal) é utilizada exclusivamente com referência a *São Rafael* e *São Miguel*.

Para os restantes navios, a palavra utilizada é ponte e revela o contraste entre um convés verdadeiro, mais cerrado, e um grande poço aberto entre castelos, ligados por passadiços laterais (pontes); e eventualmente um passadiço axial, construído sobre ou utilizando a estrutura da rede de batalha (*xareta*), embora não necessariamente contraditória com um verdadeiro convés. De facto, tal parece ter sido o caso da dupla *São Miguel* e *São Rafael*, que tinham um convés e um passadiço. O traçado do *São Rafael* e do *São Miguel* ainda faz lembrar as naus anteriormente utilizadas para a guerra, que tinham o armamento principal instalado ao nível do convés principal: quer no convés propriamente dito, quer sob a tolda, no castelo da popa. Neste aspecto particular, estes navios eram atípicos, contrastando fortemente com os restantes galeões, onde a bateria estava colocada na primeira coberta, um passo essencial rumo a uma plataforma de artilharia mais eficaz que foi dado com a introdução destes novos navios. O galeão *São Jerónimo* foi despachado para Malaca em 25 de Maio de 1525 e por esta razão a sua artilharia não está listada no ANTT, *CSV*, 11. No entanto, o navio transportou de Portugal uma espera, três camelos, dois falcões, 20 berços

e quatro bocas de fogo mais pesadas, que são impossíveis de identificar devido ao mau estado do documento (ANTT, *Fragmentos*, 5, 1, 9). Também ausente está o armamento do *Santo António*, devido ao seu posicionamento em Malaca em 1521, logo após a sua entrada ao serviço.

Os canhões ligeiros eram canhões de carregar pela culatra, divididos em dois tipos aparentados: o berço de pequeno calibre (c. 50-75 mm), que também estava montado num mecanismo giratório, e o falcão, de maior calibre (c. 100-120 mm), cujas maiores dimensões (cerca de 5 quintais e 2,5 m de comprido) exigiam um banco ou um reparo. Berços e falcões eram, na verdade, pequenas colubrinas de carregamento pela culatra, o que significa que eram peças relativamente longas. De facto, os falcões eram mais compridos do que os camelos padrão (entre 2,2 - 2,4 m, aproximadamente), que eram pedreiros de calibre médio a pesado. Note-se que a assimetria de calibre é principalmente o resultado de flutuações históricas ao longo de períodos dilatados. As evidências apontam para uma maior consistência de calibres nos tempos curtos. Mais de 90% da artilharia naval portuguesa era constituída por berços, falcões, camelos e esperas ou meias-esperas.

Os selvagens, leões e basiliscos eram as peças mais pesadas utilizadas no mar, cada uma correspondente a cada uma das três classes de artilharia, respetivamente: pedreiros, canhões e colubrinas. Eram bocas-de-fogo extremamente poderosas e caros e por isso também raras. Selvagem era um pedreiro de 265–270 mm. O leão e o basilisco tinham calibres semelhantes de 170-190 mm e 170-185 mm, respetivamente, utilizando pelouro metálico (ferro fundido ou um núcleo de ferro com uma camada de chumbo), mas diferindo no número de calibres que media a alma (o tubo interno). Este número era consideravelmente maior no caso das colubrinas (que eram os canhões longos).

O tamanho destas peças, em particular o das colubrinas, impedia a sua utilização a bordo em algo que não fosse como canhões de caça ou canhões de coxia, usando o termo emprestado das galés, alinhadas longitudinalmente ou com um ângulo moderado relativamente à quilha para evitar o gurupés. Havia ainda basiliscos estrangeiros de maiores dimensões, como o R18 do Museu Militar, Lisboa, com 235 mm e 19,5 toneladas de peso, mas concebidos para trabalho de cerco.

As serpes eram também colubrinas pesadas. As colubrinas, como sugere a sua etimologia (*coluber/colubra* → cobra), tinham quase sempre nomes de répteis, reais ou fantásticos. Bombardas roqueiras eram pedreiros baratos de ferro forjado, assim designadas devido ao seu uso esperado como caronada, com rocas de pedra ou outros materiais, usualmente desperdícios: pregos enferrujados, madeira, pedaços de vidro e cerâmica. O cão está mal tipificado, preconizado por ordenação de D. João III, (cuja data desconhecemos, mas talvez dos anos de 1530) com um peso de bronze de 9 quintais (ANTT, *Cartas Missivas*, 4, 138); aparentemente uma colubrina ligeira, rara a bordo; mais conhecida pelo seu uso como peça ligeira de campanha, montada em carretas, que os portugueses possuíam em número considerável em 1505 (177 de bronze e encarretados, ANTT, *CVR*, 158). As esperas e as meias-esperas eram canhões de médio calibre. Note-se a sua utilização como peças de guarda de popa, destinadas a combater ataques de galés em condições de vento escasso ou inexistente.

Quadro 2. Armamento dos galeões da Armada da India, 1525

	Artilharia preconizada (senão orgânica): CSV, 11				**Artilharia efectiva: Frag., 5, 1, 9**
	Total	Peça de caça ou de coxia	Bateria lateral (bordada) (coberta, excepto quando especificada)	Popa	Total
São Jerónimo	-	-	-	-	-
São Dinis	65 (incl. 29 peças ligeiras)		24 *camelos*; 4 *camelos* adicionais na tolda; 4 *camelos* adicionais na ponte; 2 *camelos* adicionais no *prepau*	2 *camelos*	Bronze: 2 *selvagens*; 5 *camelos*; 4 *esperas*; *5 meias-esperas*; 8 *falcões*; 19 *berços*. Ferro: 6 *camelos*; 2 *bombardas roqueiras*.
São Rafael	56 (incl.41 peças ligeiras)	-	11 *camelos*: 8 no convés 2 na tolda; 1 na ponte	*2 camelos* *2 camelos* (alcáçova)	
São Jorge	28 (incl.15 peças ligeiras)	1 *leão*	8 *camelos*; 2 *camelos* adicionais na ponte	2 *meias-esperas*	Bronze: 1 *basilisco*; 3 *camelos*, 2 *meias-esperas*; 2 *colubrinas*; 1 *cão*; 3 *falcões*; 6 *berços*. Ferro: 3 *camelos*; 3 *roqueiras*.
São Miguel	56 (incl.41 peças ligeiras)		11 *camelos*: 8 no convés; 2 na tolda; 1 na ponte	2 *camelos* 2 *camelos* (alcáçova)	-
Santo António	-	-	-	-	-
São João "Samorim"	46 (incl. 26 peças ligeiras)		12 *camelos*; 2 *camelos* adicionais e 2 *meias-esperas* na tolda	2 *meias-esperas* 2 *bombardas roqueiras* (quadras)	Bronze: 1 *selvagem*; 1 *espera*; 1 *colubrina*; 2 *camelos*, 5 *falcões*; 8 *berços*. Ferro: 5 camelos.
Santiago "Lambeamorim"	28 (incl. 15 peças ligeiras)	1 *leão*	8 *camelos* 2 *camelos* adicionais na ponte	2 *meias-esperas*	Bronze: 1 *serpe*; 7 *camelos*; 1 *espera*; 2 *meias-esperas*; 2 *falcões*; 16 *berços*.
São Leão	28 (incl. 15 peças ligeiras)	1 *leão*	8 *camelos* 2 *camelos* adicionais na ponte	2 *meias-esperas*	Bronze: 7 *camelos*; 1 *espera*; duas *meias-esperas*; 3 *falcões*, 16 *berços*.
"O galeão *Conceição*, que cá [na Índia] chamam galeaça"	43 peças (incl. 22 peças ligeiras)	1 leão	16 *camelos* (incl. 4 sob a tolda); 2 adicionais na ponte	2 *meias-esperas*	Bronze: 2 *esperas*; 8 *camelos*; 2 *falcões*; 9 *berços*.
Piedade	28 peças (incl.18 peças ligeiras)	-	6 *camelos*	2 *camelos* 2 *meias-esperas*	Bronze: 1 *camelo*; 2 *esperas*; 2 *falcões*, 12 *berços*.
São Luís	28 peças (incl. 14 peças ligeiras)	2 meias-esperas	8 *camelos*	2 *camelos* 2 *meias-esperas*	Parcialmente desarmado.

Fontes: AGI, *Patronato*, 259, R.1; ANTT, *Colecção de São Vicente*, 11, fls.1–56 ["Alardo de 1525"]; ANTT, *Fragmentos*, 5, 1, 9; ANTT, *CC*, II, 159, 61. Ver também Barker 1996.

Conclusões

O navio de Ngomeni é um achado extraordinário, com um enorme potencial para o estudo dos navios portugueses do século XVI, independentemente de ser o galeão *São Jorge* ou a nau *Sta. Maria da Graça*.

A escavação deste sítio é da responsabilidade dos Museus do Quénia, é codirigida pelos Drs. Caesar Bita e Filipe Castro, e financiada pelos Museus do Quénia, pela C. M. de Sines e pelo Sr. Gary Philbrick, um benemérito norte-americano que também faz parte da equipa.

A maior parte do trabalho de campo é da responsabilidade dos moradores de Ngomeni, que consideramos que são os donos e os melhores guardiões do naufrágio e da baía onde ele jaz. Este projeto é deles e para eles. Trata-se de um projeto de arqueologia comunitária, feito pelos residentes e enquadrado por nós e pelos Museus do Quénia. Esta planeado um centro de interpretação a ser construído no local e um núcleo museográfico no Museu de Melinde, que se situa junto do monumento a Vasco da Gama. Através deste naufrágio, a história de Portugal faz parte da história do Quénia e um dos objetivos deste projeto é levar a história de Vasco da Gama e da expansão portuguesa à população local. Neste sentido realizamos já várias conferências no Museu de Melinde, que está a servir de primeira paragem para os artefactos recuperados. A conservação dos artefactos é da responsabilidade do laboratório de conservação de Mombaça, cuja competência é internacionalmente reconhecida, designadamente através do tratamento da coleção do navio português *Sto. António de Taná*, escavado em Mombaça pelo Institute of Nautical Archaeology nos anos 1970s.

Com o patrocínio da Câmara Municipal de Sines, terra onde Vasco da Gama nasceu, estamos ainda a criar um centro para a reconstrução virtual de navios na Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa (FBAUL) onde pretendemos elaborar um conjunto de modelos digitais que nos permitam melhorar a ideia que temos dos navios dos descobrimentos e das navegações portuguesas.

O estudo dos navios portugueses e das suas histórias é importante para a história da Europa e do Mundo, e a projeção mediática deste projeto fora de Portugal já gerou interesse na televisões alemã ZDF e franco-alemã ARTE, que estão a produzir um documentário sobre a vida de Vasco da Gama e o naufrágio de Ngomeni. Se vier a ser possível identificar o navio de Ngomeni como o galeão *São Jorge* de Vasco da Gama, o interesse deste sítio é ainda maior, como um objeto físico da vida do navegador.

Referências

AGI – Archivo General de Indias, Sevilha.

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.

BGUC – Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa.

CC – Corpo Cronológico, colecção documental do ANTT.

CGA - *Cartas dos Governadores de África*, Núcleo Antigo 877, unidade da *Colecção de Cartas* do ANTT.

CSV – Colecção de São Vicente, colecção documental do ANTT.

CVR - *Cartas dos Vice-Reis e Governadores da Índia*, Núcleo Antigo 876, unidade da *Colecção de Cartas* do ANTT.

ALMEIDA, O - **O Século dos Prodígios**. Lisbon: Quetzal Editores, 2018.

AUBIN, J - **Le latin et l'astrolabe: recherches sur le Portugal de la Renaissance, son expansion en Asie et les relations internationales**, vol 3. Lisboa : Centre Culturel Calouste Gulbenkian,2006.

BARKER, R- A glance at ricochet. **Journal of Ordnance Society**–Aubin.No.16 (2006), p 10:1.

BITA, C - Ancient Afro-Asia links: Evidence from a maritime perspective. **Journal of Indian Ocean Archaeology**. No.9 (2013), p.13.

BITA, C - **Ngomeni shipwreck, report and future plans. Underwater Archaeology Project Report**. Mombasa: National Museums of Kenya, Mombasa, 2014

BITA C - Underwater archaeological survey and excavation of Ngomeni shipwreck, in Malindi Kenya. **Sino-Kenya Underwater Archaeology Project Research Report**. Mombasa: National Museums of Kenya, 2014.

BITA,C - The potential of underwater archaeology in Kenya: A short communication. In: TRIPATI, Sila (Ed.), **Shipwrecks around the world: Revelations of the past**. New Delhi: Delta Book House, 2015 pp. 486-510.

BITA, C - Ngomeni Shipwreck: Its Discovery and what it tells us about the 16th Century Transoceanic Trade**. Kenya Past and Present**.. Nairobi. No. 45,(2018) pp. 33-44.

CASTRO, F - **The Pepper Wreck**. College Station: Texas A&M University Press, 2005

CASTRO, F - In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts. **Historical Archaeology,** No.42.2: (2008) pp.63-87. Disponivel na internet: https://doi.org/10.1007/BF03377074

CASTRO, F. - "Capítulo I - Os navios dos séculos XVI a XVII: linhas gerais de evolução; unidades e medidas de arqueio"in DOMINGUES, Francisco Contente, ed., **Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668**, Lisboa: Academia de Marinha, 2012 pp. 17-46.

CASTRO, F - "Capítulo II - Navios de vela" in DOMINGUES, Francisco Contente, ed., **Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668**, Lisboa: Academia de Marinha,2012, pp. 47-70.

CASTRO, F - . "An Inventory for the Portuguese Submerged Cultural Heritage," in. **Journal of Maritime Archaeology**,2025. Disponivel na internet https://doi.org/10.1007/s11457-025-09440-y.

CASTRO, F; FONSECA, N - 2006. "Sailing the Pepper Wreck: A Proposed Methodology to Understand an Early 17th-Century Portuguese Indiamen", **International Journal of Nautical Archaeology**. No. 35.1:97-103.

CASTRO F; PISSARRA J - Ship Types in Portugal and Spain. In: CRESPO, A; CASTRO, F; NAYLING, N (eds.) **Heritage under the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th-18th centuries),** Volume 1. Springer: 2022 pp 73-108. Disponivel na internet: https://doi.org/10.1007/978-3-030-86460-6_5.

CICILIOT, F - **Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali liguri medievali**, Savona: *Società Savonese di Storia Patria*, 2005.

CICILIOT, F - (1993) **Nautica genovese: tipologia delle imbarcazioni di Varazze alla fine del Medioevo**. Savona: G. Ri, F.L., 1993.

CICILIOT, F (2000) Genoese shipbuilders in Portugal and in Asia (early 16th century). In: Guerreiro I, Domingues Contente Domingues F (eds) **Fernando Oliveira e o seu tempo. Humanismo e arte de navegar no Renascimento Europeu (1450–1650), Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia**. Patrimónia, Cascais, pp. 153–161.

CICILIOT, F - **Le superbe navi: Cantieri e tipologie navali liguri medievali.**, Savona, Società Savonese di Storia Patria, 2005

JESUS, RL - Entre Ceuta, Tânger e o Estreito: o percurso norte-africano de D. João de Castro (1518–1544). In: FONSECA, Abel da, MAIA, J dos Santos, SOARES, L Couto (eds) **Ceuta e a Expansão Portuguesa: Actas XIV Simpósio de História Marítima**. Academia de Marinha, Lisboa, 2016, pp 493–511.

FONSECA, N.; SANTOS, T.; CASTRO F., - "Study of the Intact Stability of a Portuguese Nau from the Early XVII Century," in SOARES,Guedes, GARBATOV & FONSECA, eds., **Proceedings of the IMAM 2005 Conference: Maritime Transportation and Exploitation of Ocean and Coastal Resources**. London: Taylor and Francis Group, 2005, pp. 841-849.

GATTI, L - Costruzioni navali in Liguria fra XV e XVI secolo. In: Bresc H, GRENDI, E; Borzone P (eds) **Studi di storia navale**. Firenze: Giunti, G. Barbèra, 1975, pp 25–72.

GATTI, L - **Navi e cantieri della Repubblica di Genova: (secoli XVI-XVIII).** Genova: Brigati,1999.

LAVANHA, J - **Livro primeiro de arquitetura naval (c. 1600)**. Lisboa: Academia de Marinha, 1996.

MALDONADO, M.H. - **Relação das naus da India, in the British Library, Codex Add. 20902.** Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.

MADRID, J Moreno; LEITÃO, H - **A longitude do Mundo**. Lisboa: INCM, 2025.

NANCE, RM (1914) Terradas and talismans. **Mariner's Mirror** No.4:3(1914) P.13.

PISSARRA, J - O galeão São João (ca.1530-1551). Dados para uma monografia. In GUERREIRO I; DOMINGUES C (eds.) **Fernando Oliveira e o Seu Tempo. Humanismo e Arte de Navegar no Renascimento Europeu (1450-1650).** IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, 1998.

PISSARRA, J. - "O galeão São João (ca.1530-1551). Dados para uma monografa," in GUERREIRO, I.; **Domingues**, F., (eds), **Fernando Oliveira e o Seu Tempo. Humanismo e Arte de Na-vegar no Renascimento Europeu (1450–1650)**, **Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, Aveiro**, Cascais: Patrimónia, 2002, pp 185–224.

PISSARRA, J. - "Navios Orientais," in DOMINGUES, F. (ed), **Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500–1668**. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, pp 125–136.

PISSARRA, J - **Portugal e o Desenvolvimento das Marinhas Oceânicas. O Galeão Português. 1518-1550**, Lisboa: [s.n], 2016. Tese. Especialmente para obtenção do grau de Doutor.

SANTOS, T.; FONSECA, N.; CASTRO, F.; VACAS, T. - "Loading and Stability of a Late 16th Century Portuguese Indiamen," in **Journal of Archaeological Science**, No.39 (2012) pp. 2835-2844.

SANTOS, T.; FONSECA, N.; CASTRO, F. - "Naval Architecture Applied to the Reconstruction of an Early XVII Century Portuguese Nau", in **Marine Technology**, No.44.4(2007) pp. 254-267.

SCHWINDINGER, P; CASTRO, F; SOLANA, A. - 2022. "Iberian Documents and Treaties on Shipbuilding,", in CRESPO, A.; CASTRO, F.; NAYLING, N., eds., **Heritage under the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th-18th centuries***),* Volume 1. Springer, 2022, pp. 277-309. Disponivel na internet https://doi.org/10.1007/978-3-030-86460-6_11

VITERBO, F. S - **Artes e Artistas em Portugal. Contribuições para a História das Artes e Indústrias Portuguesas***,* Lisboa, Livraria Ferreira, 1892, pp.132-137.

DA METRÓPOLE AO ÍNDICO. A MOBILIDADE DO CONHECIMENTO TÉCNICO DE PRODUÇÃO NAVAL ENTRE 1500-1640

Liliana Oliveira[1]

Resumo

A criação de uma rede de comércio em larga escala conduziu à institucionalização do denominado Estado da Índia (c. 1500–1640), cuja estabilidade política e administrativa assentou na presença contínua portuguesa, garantida por infraestruturas comerciais e militares, por um sistema logístico articulado e por uma produção naval ativa. A construção naval, inicialmente orientada para reparações e componentes da Rota do Cabo, evoluiu para uma produção quase massiva a partir do reconhecimento sistemático das potencialidades das madeiras e dos saberes técnicos locais. Desse processo emergiu uma relação bilateral entre Metrópole e Oriente, marcada por mobilidades de mão de obra técnica e pela incorporação prática de conhecimentos asiáticos. O presente estudo analisa, numa perspetiva de redes transoceânicas de conhecimento e tecnologia, os fluxos de trabalho, os saberes técnicos, os materiais e o aproveitamento de recursos internos como vetores de adaptação e aculturação da presença portuguesa, concluindo que a consolidação imperial dependeu tanto de estruturas formais de comércio quanto de mecanismos informais de cooperação local e circulação de conhecimento entre oceanos.

Palavras-chave: Expansão Marítima, Estado da Índia, Construção Naval, Saberes Técnicos

Abstract

The establishment of a large-scale overseas commercial network led to the institutionalization of the Portuguese Estado da Índia (c. 1500–1640), whose political and administrative stability was founded on a continuous Portuguese presence sustained by commercial and military infrastructure, an integrated logistical system, and an active shipbuilding industry. Initially focused on repairs and components for the Cape Route, shipbuilding evolved into near-mass production as the potential of indigenous timbers and local technical expertise was systematically recognised; from this process emerged a bilateral relationship between

[1] Docente assistente convidada na ESE-IPP e investigadora do CITCEM. Doutorada em História na FLUP.

the metropole and the East, characterised by sustained movements of skilled labour and the practical incorporation of Asian knowledge. This study examines, through the lens of transoceanic networks of knowledge and technology, the flows of labour, technical know-how, materials, and the exploitation of internal resources as vectors of adaptation and acculturation of the Portuguese presence, concluding that imperial consolidation depended as much on formal commercial structures as on informal mechanisms of local cooperation and on the circulation of knowledge across oceans.

Keywords: Maritime Expansion; Estado da India; Shipbuilding; Technical Knowledge

A afirmação dos impérios coloniais na época moderna esteve dependente da atuação de políticas de integração de novas regiões numa economia-mundo em crescimento. Esta economia incorporou territórios ultramarinos que eram potencializadores de lucro. No entanto, assegurar estes fluxos comerciais marítimos implicava uma logística capaz de suportar essa estrutura de trocas. Nesta dinâmica, foi crucial a existência de uma logística naval que integrou infraestruturas administrativas, militares e industriais, bem como a aplicação de políticas de manutenção naval, como a construção, a reparação e o apresto naval.

É sabido que a criação de uma rede de comércio em larga escala, alimentada pelos interesses mercantis da coroa portuguesa, levou à adoção de linhas orientadoras e estratégicas na Índia, que, gradualmente, deram lugar a uma estrutura político-administrativa estável, designada por "Estado da Índia". A garantia desta rede residia na contínua presença portuguesa, não só por meio de infraestruturas de apoio comercial e militar, como as fortalezas e as feitorias, como também pela criação de um sistema logístico de suporte à atividade comercial, com instituições administrativas e de controlo comercial, contingentes navais para frotas mercantis e armadas de defesa, recursos humanos e materiais para os respetivos apetrechamentos e por fim, uma produção naval ativa.

O presente capítulo tem como finalidade analisar o desenvolvimento da construção naval no Estado da Índia entre 1500 e 1640, sublinhando a circulação de saberes técnicos entre o Reino e o Oriente. A transferência, adaptação e reconfiguração de conhecimentos especializados, tanto da metrópole para os estaleiros do Índico como no sentido inverso, permitiram consolidar práticas construtivas híbridas, ajustadas às condições materiais, humanas e estratégicas da região. Procura-se analisar os níveis de utilização da mão de obra local, dos conhecimentos técnicos, das matérias-primas e do aproveitamento de recursos internos como elementos cruciais para a presença portuguesa nos mares da Ásia. Rejeita-se, assim, a tese de um fluxo unidirecional da Europa para o Oriente. Partindo do pressuposto de que a construção de um mundo global depende de redes de conhecimento, tecnologia e comércio, este estudo procura compreender os níveis de dependência das potências imperiais em relação à cooperação das populações locais, bem como a relevância dos mecanismos informais na edificação dos impérios ultramarinos, alicerçados numa circulação multidirecional de saberes entre oceanos.

A chegada dos portugueses ao Índico impulsionou os processos de construção naval já existentes, adaptando-os às tradições técnicas portuguesas, embora soubessem dar continuidade a algumas práticas locais indianas, mutando-as às suas necessidades. Apesar de se saber que em 1503 já se construíam embarcações em Cochim, é em 1505 que se regista o primeiro processo de construção de uma galé, possivelmente em Cochim, visto que «(…) Joam Serrão traz a gualle bem aparelhada mas ainda não anda bem esquipada de remos por minguoa de jente e a outra começamos aguora de fazer[2]»[3].

[2] **Gavetas da Torre do Tombo**, vol. XI (1975), p. 40-50.

[3] CORREIA, José Manuel – **Os Portugueses no Malabar (1498-1580)**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 131; CARVALHO, Patrícia – **Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)**. Lisboa, 2008. Tese de Mestrado.

Durante o período medieval indiano[4], Beypore e Calecut eram os principais centros de construção naval. Após a instalação de uma fortaleza em Calecut em 1514, os portugueses procuraram tomar vantagem dos sistemas estruturais já existentes neste espaço, nomeadamente da disponibilidade de madeira de boa qualidade e a um baixo custo, existente em Chaliyam, perto de Calecut. Nesse mesmo ano, Afonso de Albuquerque emita ordens de construção de galés em Calecut, a fim de se constituir uma armada para o Mar Roxo[5].

As embarcações indianas construídas destinavam-se à pesca, ao transporte de carga e passageiros, à guerra e a atividades lúdicas como corridas e festivais, com tonelagens variáveis entre os 350 e os 400 tonéis. À semelhança do que ocorria em Portugal, a transmissão do conhecimento técnico era feita de forma empírica, passando de geração em geração através da prática. O seu desempenho estava exclusivamente reservado a uma casta de artesãos, conhecida por Odayees. Com a expansão europeia, estes artesãos e carpinteiros, anteriormente centrais nesta atividade, viram o seu papel parcialmente reduzido, e a longa tradição construtiva manteve-se sobretudo na edificação de embarcações destinadas à pesca[6].

Ao longo do período em análise, verificou-se uma continuidade na prática de processos de construção naval no Índico, embora marcado por flutuações em consequência das conjunturas, por se pode constatar pela figura 1.

Com D. Manuel, o fomento à construção naval na Índia foi escasso, justificado por um período de descobertas dos percursos marítimos, de conquista, de contactos diplomáticos e de fixação no espaço. No reinado de D. João III, a intervenção régia foi crescente, numa época de consolidação do domínio dos mares e da Carreira da Índia. Esta tendência de desenvolvimento e de consolidação, a que acresce a de defesa, destaca-se nos períodos de Filipe II e Filipe III, em paralelo com as atividades de armação e de reparação, compreensíveis face às constantes ameaças à presença portuguesa, por ingleses e holandeses. Num período em que os estaleiros da Índia eram incapazes de produzir embarcações suficientes para a sua defesa, muitos eram os navios que partiam do reino com esse fim[7].

Para os reinados de D. Sebastião e D. Henrique, a quase inexistência de registos poderá ser justificada por um período de instáveis regências, pela prioridade dada a Alcácer Quibir, e pela tentativa de recuperação do país por D. Henrique. Por outro lado, e talvez seja este o

[4] Note-se que se segue a periodização cronológica europeia.

[5] MATHEW, K. S. – Calicut, the international emporium of maritime trade ant the portuguese during the sixteenth century. In COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar (eds.) – **O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa**. Lisboa: CHAM, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2010, p. 298; KURUP, K. K. N. – Indigenous navigation and ship-building on the Malabar coast. In MATHEW, K. S. – **Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800**. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 22; PATO, Raimundo António de Bulhão (dir.) – **Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam**. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1884-1915, vol. 1, p. 295-297.

[6] KURUP, K. K. N. – Indigenous…

[7] OLIVEIRA, Liliana – **Logística Naval e Consolidação Imperial. A construção naval no Estado da Índia (1500-1640)**. Porto, 2023. Tese de Doutoramento, p. 229-267.

fator mais relevante, assiste-se à entrega, por D. Sebastião, da Carreira da Índia a investimento particular, a partir de 1570[8]. Em oposição ao que acontece no reino, onde D. Sebastião legisla no sentido de fomentar a construção para a defesa do reino e da Índia, aumentando a capacidade de armamento, para o Estado da Índia não se verifica semelhante realidade. Perante tal, questionamo-nos se estes raros casos significam uma maior atenção dos monarcas voltada para o reino, sendo que o apoio à Índia era feito a partir do reino, ou se se comprova que a construção naval estaria, realmente, a cargo de particulares, e que, por isso, escapam aos registos das fontes oficiais[9].

A génese da construção naval no Estado da Índia foi prática e utilitária. Inicialmente orientada para reparações e fabrico de componentes que garantissem a continuidade e o regresso das viagens entre o reino e as praças orientais, esta atividade rapidamente evoluiu para uma produção de maior escala impulsionada por quatro vetores articulados, a saber: as necessidades militares de defesa, a reconhecida qualidade e durabilidade das madeiras locais, a utilização e reconhecimento das técnicas indígenas e a articulação logística com o Reino, culminando numa oferta capaz de suprir, com limitações, tanto a Rota do Cabo como o comércio intra-asiático.

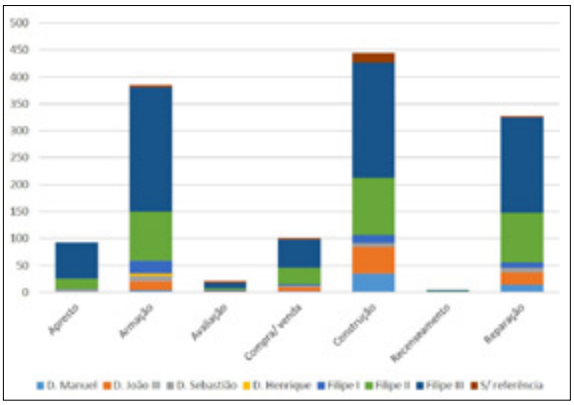


Figura 1. Total de ações no Índico: distribuição por reinados

No Estado da Índia existiram várias ribeiras que se especializaram na construção ou na reparação naval. Parece ter existido uma ribeira central no Estado da Índia dedicada à Carreira da Índia, tal como no reino existiu a ribeira das Naus de Lisboa. A ribeira de Goa viu a sua produção crescer significativamente entre 1510 e 1640, tornando-se a principal ribeira a partir de 1530, quando Cochim deixou de ser o centro de carga e descarga da Carreira da Índia.

A costa do Malabar, e em especial Cochim, destacou-se como o primeiro espaço de instalação portuguesa dedicado a estaleiros navais. Esta instalação foi precedida por atividades de reparação naval observáveis desde a chegada das frotas de Vasco da Gama e, posteriormente, de Pedro Álvares Cabral. A existência de uma vasta rede hidrográfica, essencial

[8] "E por este Ey por bem E dou licença a quasquer peçoas que quizerem fazer e armar naos pera a Carreyra da yndia que possão dazer ssendo do porte assyma declarado que seião as naos que ouverem de andar na dira Cerreyra». *Regimento do trato da pimenta droguas e mercadorias da india*, in PEREIRA, Carlos – **História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2, p. 160-161.

[9] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval…, p. 229-267; OLIVEIRA, Liliana – **Políticas régias de logística naval (1481-1640)**. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017.

para fazer convergir as especiarias e a madeira, converteu-se num fator determinante para a fixação lusa. À medida que o Império se alargou e a Rota do Cabo requereu um apoio logístico mais abrangente, tornou-se necessário expandir a rede de estaleiros, dando origem a um leque mais amplo de oficinas de construção e manutenção naval. Em 1510 criava-se um estaleiro em Goa, após a sua conquista, seguindo-se o mesmo em Baçaim, Chaul, Malaca, Ormuz, Diu e Damão. A alternância no recurso a diferentes estaleiros espelha, por fim, decisões condicionadas por conjunturas económicas, políticas e por necessidades técnicas específicas[10].

Tal como na ribeira de Lisboa, na ribeira de Goa existiam infraestruturas necessárias para o labor e para o apoio às atividades navais e marítimas, como a Cordoaria ou a Casa da Pólvora, ou mesmo a Casa da Fundição, edificadas fora do espaço físico da ribeira, à semelhança do que acontecia no reino. Esta realidade estava compaginada com uma gestão de cariz municipal que se aplicava no reino sobre os estaleiros navais, podendo condicionar a sua dinâmica laboral e territorial a necessárias licenças camarárias prévias. Desta forma, eram espaços que, interligados com a malha urbana, podiam ter uma reutilização pública, quando extintos, ver a instalação de infraestruturas de apoio condicionadas a determinados locais ou ser-lhes aplicadas sanções na sequência de incumprimentos e acidentes agravosos contra a população[11]. Apresentando uma configuração urbana análoga à da capital portuguesa, com um traçado paralelo ao da metrópole e abrigando armazéns e instalações alfandegárias, Goa poderia ser considerada um reflexo de Lisboa, na medida em que a cidade portuguesa servia de modelo para a capital colonial, enquanto Goa reproduzia esse paradigma urbano.

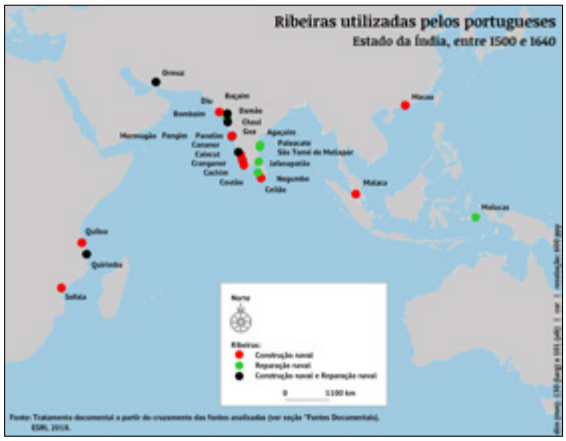


Figura 2. Ribeiras utilizadas pelos portugueses no Estado da Índia

Face ao que se observava no território metropolitano, verificou-se em Goa um padrão análogo de dependência das ribeiras secundárias em relação à ribeira principal no contexto da finalização das obras em curso. O trabalho de construção era iniciado numa ribeira específica, prosseguindo até à segunda cobertura, sendo a terceira cobertura concluída na ribeira de

[10] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 229-267.

[11] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 229-267, 477-481; POLÓNIA, Amélia – **A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007, vol. 1, p. 289.

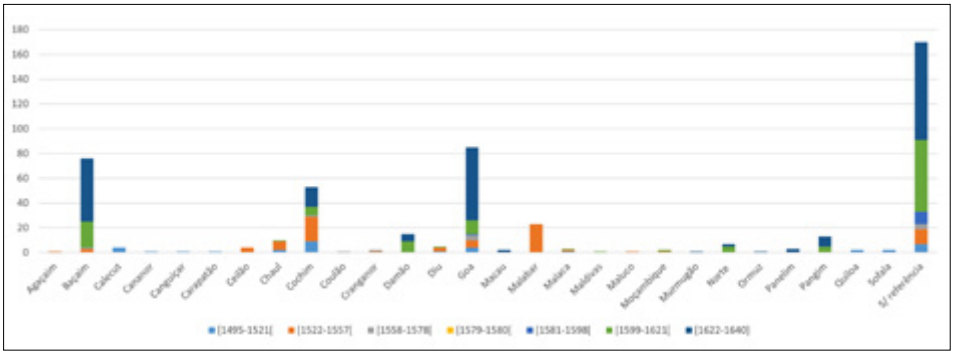


Figura 3. Ribeiras utilizadas para construção naval no Estado da Índia – distribuição por reinados

Goa, em virtude da sua superior capacidade construtiva, resultado da maior abundância de matérias-primas e de um caudal fluvial mais profundo[12]. Em 1634, determinava-se por carta «a conveniência de se fazerem as naos em Cochim pela bondade da madeira e menos custo e que poderião sair daquela barra com duas cobertas levando o mais acertado dentro em si para se acabarem no Rio de Goa[13]».

Ao longo do período em análise, verifica-se uma pluralidade de ribeiras convocadas para a construção naval, com destaque recorrente para Goa, Baçaim e Cochim. Todavia, o cômputo agregado das ribeiras do Norte, definidas como Diu, Damão, Baçaim e Chaul, indica que, enquanto conjunto funcional, estas assumem um peso relativo mais elevado do que Goa, quando considerada isoladamente. O estaleiro de Goa parece ter-se mantido em funcionamento até 1640, embora já muito deficitário. Algumas referências de que aqui já não se construíam embarcações ou as que existiam estariam podres, prevalecem na documentação. Com esta quebra de Goa, Cochim conseguiu incrementar a sua produção e reparar fortes armadas, como navios de qualidade, até à década de 40[14]. O assoreamento da barra de Goa que dificultava a navegação, a par de outros fatores como a facilidade de acesso à madeira e a componentes navais em outros estaleiros, terá determinado o progressivo abandono da ribeira de Goa para outras áreas como Pangim; área integrante da ilha de Goa.

Igualmente variadas sabe-se que foram as ribeiras utilizadas na reparação naval. Goa, Cochim e Panelim eram as principais ribeiras, não se tendo clara perceção se alguma delas estava destinada unicamente à Carreira da Índia ou se em todas se consertavam todo o tipo de embarcações. As ribeiras mobilizadas acompanharam o avanço da presença portuguesa nos mares asiáticos, com uma divisão funcional entre locais de reparação e locais de construção. Por essa dinâmica surgem estaleiros novos, como Mormugão, Negombo e São Tomé

[12] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 362-363.

[13] *Sobre o que propos Antonio de Pinho da Costa acerca da compra da pimenta. De 6 de Março de 1634*, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 341.

[14] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 263-284; CORREIA, José Manuel – Os Portugueses…, p. 134-135.

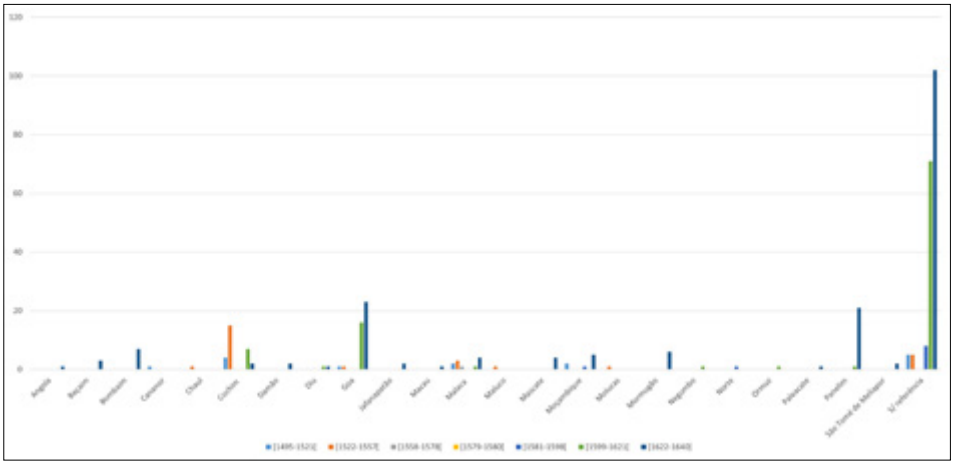


Figura 4. Ribeiras utilizadas para reparação naval no Estado da Índia – distribuição por reinados

de Meliapor (Coromandel), enquadrados num processo que Luís Filipe Reis Thomaz denomina "subcolonização", caracterizado por fixações comunitárias de natureza informal e por uma fraca institucionalização do controlo colonial durante o século XVI[15]. Paralelamente, a presença portuguesa estendeu-se a pontos como Macau, Malaca e as Molucas, em consonância com a dispersão das redes de construção e manutenção naval.

A reparação naval implicava a aportagem e o descarregamento da embarcação, seguido de uma inspeção técnica pelos oficiais da ribeira que determinavam, a partir da avaliação do mestre da ribeira, a lista de intervenções necessárias e o respetivo custo. A reparação de cascos e a calafetagem eram as intervenções mais frequentes. As ordens de reparação seguiram um perfil semelhante de tendência ao da construção naval, embora se verifique uma menor frequência absoluta quando olhamos na diacronia para as determinações régias registadas. Contudo, constata-se dois momentos que merecem ser analisados: o primeiro é correlato ao reinado de D. João III, onde se verifica um incremento de ordens de reparação naval, que poderá relacionar-se com a intensificação das hostilidades otomanas; o segundo prende-se com um superior aumento de determinações que decorre no reinado de Filipe II, plausivelmente ligado às ameaças inglesas e holandesas[16].

Algumas ribeiras combinavam funções de construção e reparação naval, enquanto outras se especializavam numa destas atividades, como sucedeu com Mascate, aparentemente afeto exclusivamente a operações de manutenção. Já na ilha de Goa, por exemplo, Pangim destinava-se sobretudo à construção, ao passo que Panelim e a cidade de Goa desempenhavam simultaneamente ambas as funções. Registam-se, por outro lado, queixas relativas à invernagem das naus da Carreira da Índia em Panelim, uma vez que a forte ação

[15] THOMAZ, Luis Filipe Reis – **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difel, 1994, p. 207-244.

[16] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 263-284.

do teredo sobre as madeiras prolongava e encarecia os consertos, o que motivou a busca de locais alternativos de invernada.

Parece ter existido nas ribeiras no Estado da Índia um corpo profissional organizado e hierarquizado, podendo estar devidamente especializado de acordo com as funções a desempenhar. A existência de um corpo profissional composto por patrão da ribeira, mestre da ribeira e mestres especializados, como calafates e tanoeiros, denuncia que estes estaleiros estavam dedicados à construção naval, como ocorreu em Ormuz e Baçaim. O predomínio de carpinteiros e de ferreiros, com ausência de altos cargos de gestão, evidenciam estaleiros especializados nas reparações navais, como se verifica para Moçambique e Mombaça.

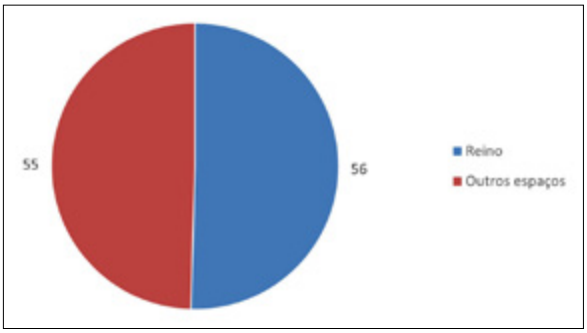


Figura 5. Mão-de-obra registada nos estaleiros orientais – distribuição por origem geográfica

No caso concreto da ribeira de Goa, a sua estrutura profissional era complexa e similar à já conhecida para a ribeira de Lisboa. A par desta mão de obra, parece-nos importante referir a existência de ofícios típicos indígenas, como o naique e o mocadão, que denuncia o reconhecimento das suas competências técnicas. É de notar que a mão-de-obra tipicamente indiana complementava a categoria de oficiais menores. Alguns dos registos encontrados na documentação consultada desconhece-se a sua função, como é o caso do bigari, biguarim, caramelo ou cherque. Todos os cargos de alta ou média chefia eram entregues a nacionais, sendo os restantes ofícios classificados de técnicos ou menores, entregues a locais, se assim fosse possível.

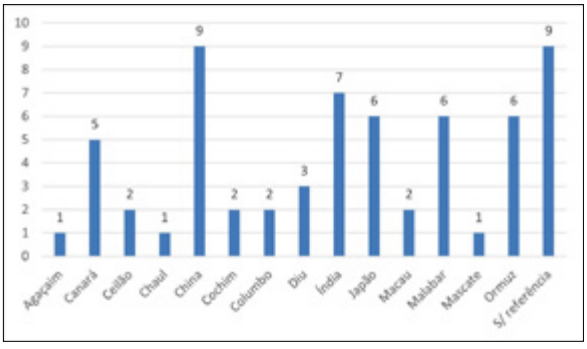


Figura 6. Mão-de-obra registada nos estaleiros orientais – distribuição por espaços ultramarinos

A mão-de-obra que laborava nos estaleiros orientais era oriundo tanto do reino como de outros espaços. A maior proveniência era da China, sobretudo na sequência das regulares solicitações de fundidores oriundos deste espaço, a que se acresce outros, como Mascate, Malabar, Ormuz, Japão, entre outros.

Desde 1505 que as autoridades do Estado da Índia procuraram assegurar o abastecimento de calafates provenientes do Reino para sustentar a atividade dos estaleiros,

determinando, nomeadamente para Cochim, a permanência continuada desses ofícios e o envio concomitante de mestres encarregues da formação técnica[17]. Solicitações similares repetiram-se em 1513, por Afonso de Albuquerque e medidas posteriores, decorridas em 1515 e em 1526, visaram garantir a remuneração e a disponibilidade desses oficiais com o pagamento dos seus mantimentos nas armadas e o seu emprego em tarefas com estopa, quando não havia navios para calafetar[18]. Em 1527, é registada a presença de calafates portugueses e de calafates canarins no estaleiro de Goa. Apesar de se ver solicitado o envio de calafates do reino para a Índia, também verificamos uma mobilidade interna de calafates, com o envio destes oficiais de Goa para Mascate, a fim de remediarem os galeões que precisavam de reparação. Em 1635, a falta desta mão-de-obra continuava levando a Câmara de Malaca a afirmar a grande falta que tinha destes oficiais e a pedir ao rei que os enviasse para conseguirem consertar os navios[19]. A mesma realidade verificou-se no caso dos carpinteiros, sobretudo num período inicial da presença portuguesa, sendo solicitado ao monarca que enviasse carpinteiros do reino para Cochim, a fim de continuar o bom resultado da fábrica naval. Em 1510 identificava-se que eram significativos os carpinteiros existentes na Índia, embora se reconhecesse que os carpinteiros do reino eram melhores e a sua presença para dar continuidade aos processos de construção era categórica[20]. No caso dos cordoeiros, a falta de mão-de-obra na Índia era significativa e difícil de ser solucionada ao longo do período em estudo. Em 1513, Afonso de Albuquerque solicitava ao rei o envio destes oficiais nas naus da Carreira da Índia e em 1622, o monarca igualmente solicitava ao Conselho da Fazenda o envio destes profissionais do reino que soubessem estubar e alcatroar a enxárcia[21].

---

[17] *Carta a el-rei do vice-rei da Índia, na qual dá informação de Quíloa, fala da sua viagem, do negócio das especiarias e da perda de navios por deficiência de construção. Cochim, 1505, Dezembro, 16,* in Gavetas…, vol. XI (1975), p. 40-50.

[18] *Carta ao rei. Pede providencias para obviar aos transtornos causados pela demora nos concertos das naus que teem de voltar para o reino cada anno. De 30 de novembro de 1513*, in PATO, Raimundo António de Bulhão (dir.) – **Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam**. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1884-1915, vol. 1, p. 117-118; *Mandado de Lopo Soares, Governador da India ao feitor de Goa Francisco Corbineli para que pague, a todos os carpinteiros e calafates da armada em que elle veio, e que forem trabalhar em terra na ribeira e na fortaleza, o mantimento de cada dia, como paga aos outros. De 11 de Setembro de 1515*, in PATO, Raimundo António de Bulhão (dir.) – "Cartas de Afonso… vol. 6, p. 342; *Regimento do Almazem dado pelo Veador da Fazenda Affonso Mexia. De 23 de agosto de 1526*, *Livro de registos antigos no cartorio da Fazenda de Goa*, fl. 109v, in RIVARA, J. H. da Cunha – **Archivo Portuguez-Oriental**. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

[19] *Mandado de Lopo Vaz de Sampaio, governador da Índia para o feitor de Goa dar por dia aos calafates que habitavam na Ribeira meio vintem em prata por ano para seu almoço*, ANTT, **Corpo Cronológico**, Parte II, mç. 140, n.º 108; *Livro em que se registão todos os assentos dos conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama 1622*, BN, cod. 1983; *Sobre as cousas de Malaca e do Sul. De 24 de Fevereiro de 1635*, ANTT, Livro das Monções, Livro 32, fl. 55.

[20] *Carta a el-rei do vice-rei da Índia, na qual dá informação de Quíloa, fala da sua viagem, do negócio das especiarias e da perda de navios por deficiência de construção. Cochim, 1505, Dezembro, 16*, ANTT, Gavetas, 20, maço 10, nº 33, in Gavetas da Torre do Tombo, vol. XI (1975), p. 40-50; *Carta I. Vantagens da conquista de Goa. De 1510*, in BAIÃO, António – **Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque**. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1957, p. 1-2.

[21] *Carta ao rei. Pede providencias para obviar aos transtornos causados pela demora nos concertos das naus que teem de voltar para o reino cada anno. De 30 de novembro de 1513*, in PATO, Raimundo António de Bulhão (dir.) – Cartas de Afonso…, vol. 1, p. 117-118; *Carta régia ao conde vice-rei. Fora el-rei informado de que o governador Fernão de Albuquerque, em vez de favorecer a armada de alto-bordo que se havia ordenado, distribuía por algumas fortalezas a artilharia que o conde de Redondo havia reunido para tal efeito. Não aprovava el-rei tal medida e recomenda, pelo contrário, que o vice-rei favoreça e tudo a dita armada. Seguiam com ele, vice-rei, oficiais destinados à preparação de munições*, ANTT, Livro das Monções, Livro 16, fl. 73, in PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – "**Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções**". Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 8, p. 38-39.

As fontes consultadas relatam uma avaliação depreciativa dos ferreiros locais que atuavam na Índia. A principal queixa incidia numa produtividade inferior à dos ferreiros metropolitanos, justificada, não pela insuficiência técnica, mas sim pelos seus ritmos laborais distintos, marcados por pausas alimentares longas que reduziam as horas efetivamente trabalhadas e por trabalharem somente metade do dia[22]. Contrariamente, os fundidores provenientes da China, na sua maioria, e do Japão foram-se destacando entre os pedidos deste tipo de ofícios pelos monarcas e vice-reis para os estaleiros orientais. As competências ímpares destes oficiais na tempera do ferro coado levou o monarca em 1628 a solicitar o envio destes indivíduos para o reino para ensinar os naturais a arte da fundição, depois de reconhecido o seu desempenho nos estaleiros da Índia[23]. Quando olhamos para este caso dos fundidores chineses ou japoneses, ou mesmo para os pedidos iniciais de mão-de-obra do reino, nos primórdios da presença portuguesa na Índia, compreendemos que a mobilidade entre o reino e Índia e no âmbito do espaço asiático era uma realidade reiterada, e expressa de forma clara na figura 7. É notório uma maior mobilidade de mão-de-obra no período de Filipe III, muito em conta da mobilidade de fundidores da China ou do Japão para a Índia, e destes espaços para o Reino, ou do Reino para a Índia.

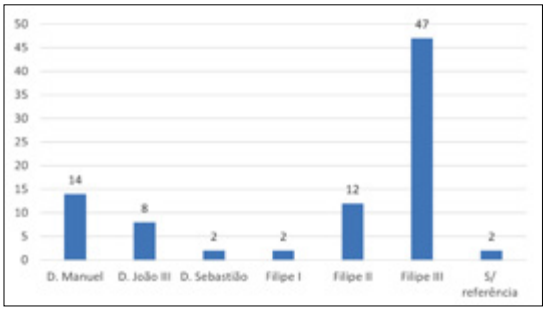


Figura 7. Mão-de-obra registada nos estaleiros orientais – mobilidade por reinados

Em períodos de necessidade para compor com mão-de-obra laboral os estaleiros do reino, os monarcas recorriam a uma política de apenamentos forçados que consistia na obrigatoriedade de oficiais comparecerem nos estaleiros destinados, incorrendo penas significativas se desertassem[24]. Para o caso do Estado da Índia, não se constatou a aplicação desta política, embora se verifique a atribuição de privilégios e mercês como forma de atratividade, e o desenvolvimento de outro tipo de políticas de fixação, como foi a política dos casados, que se consistia no casamento de homens do reino com mulheres locais, gozando de um estatuto semelhante aos homens-bons da sociedade urbana portuguesa[25].

[22] *Livro que trata das cousas da India e do Japão*, "Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra", vol. XXIV (1960), p. 38-133.

[23] *Carta para o capitão da cidade de Macau mandar oficiais fundidores de artilharia de ferro para ensinarem aos que fundem as de bronze. De 15 de Abril de 1626*, ANTT, Livro das Monções, Livro 23, fl. 5, in MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – "**Documentos Remetidos da India ou Livro das Monções**". Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 192; *Carta de sua Magestade de 11 de janeiro de 1628 sobre se avizar a (...) tres fundidores de ferro coado da China (...)*, AHU, Conselho Ultramarino, Cartas Régias, cod. 285, fl. 97v-98.

[24] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …; POLÓNIA, Amélia – A Expansão…

[25] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 365-426.

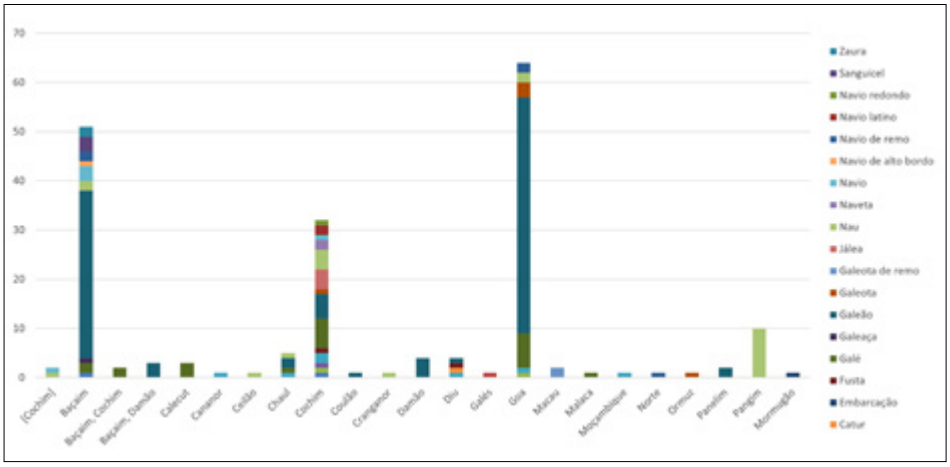


Figura 8. Navios construídos no Estado da Índia

Entre os finais de Quinhentos e até meados de seiscentos, a coroa aplicou os mesmos rumos e bitolas das naus do reino, na construção de embarcações para a Rota do Cabo no Estado da Índia. Os padrões eram discutidos com os oficiais carpinteiros da ribeira de Lisboa, que seguiam para Goa, a fim de ensinarem os modelos definidos. Bom exemplo disto foi o envio, em 1607, para a Índia de Valentim Temudo que tinha sido mestre da ribeira das naus de Lisboa. A sua função passava por controlar a feitura das duas naus anuais na Índia, por saber a bitola e os processos de construção de naus de quatro cobertas, como se fazia na Ribeira de Lisboa. Quando a construção se realizasse em Cochim ou em Baçaim deveria controlar as duas construções e dar a bitola, escolhendo estar presente na obra que mais necessitasse, e na outra delegar tarefas[26]. Tal evidência só comprova a existência de uma circulação das técnicas entre o Ocidente e o Oriente, enquadrando esse conhecimento no processo de tentativa de padronização e teorização do sistema construtivo. Isto fez com que o sistema de construção aplicado na Índia fosse similar ao do reino, acompanhando idênticas discussões de modernização da frota naval, como as vantagens ou desvantagens da feitura de naus com três ou mais cobertas, ocorridas no reino.

Em 1508, escrevia D. Francisco, vice-rei da Índia ao rei, que em Diu se construíam grandes naus e galés à maneira do Reino[27]. Para além destas tipologias, em Sofala, eram construídas outras embarcações típicas orientais, como o caso zambuco, com grandes dimensões, assemelhando-se a uma caravela de 50 toneis. Anos mais tarde, em 1615, o monarca determinava que em cada ano fossem feitas duas naus para a Carreira da Índia, no Estado

[26] *Que se faça em cada ano duas naus na India pela grande utilidade que a experiência mostra que disto resulta*, ANTT, Livro das Monções, Livro 2, fl. 75, in PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – Documentos…, vol. 1, p. 239-242; *El-Rey ordena que se façam cada anno duas naus na India. De 2 de abril de 1615*, Livro 2º de alvarás, fl. 292v, in RIVARA, J. H. da Cunha – Archivo Portuguez…, fascículo 6, p. 1074-1076.

[27] *Carta de Dom Francisco Viso Rei da India ano 1508*, BA, cod. 51-VII-30, fl. 13-17v.

da Índia[28]. Valentim Temudo, mestre da ribeira de Goa e originário da Ribeira das Naus de Lisboa, estava encarregue da construção destas naus, segundo as bitolas da ribeira de Lisboa, sendo estas de quatro cobertas[29].

A dimensão das embarcações para a Rota do Cabo sempre foi uma questão em discussão, levando a que, no reinado de Filipe III, se debatesse se as naus deveriam ter três ou quatro cobertas. Em 1623, iniciavam-se as discussões em conselho, reunido pelo Arcebispo de Goa, após Diogo Luís, mestre da ribeira de Goa, ter pedido que se corrigisse a fábrica das naus[30]. Tradicionalmente, as naus da Carreira da Índia teriam três cobertas, levando D. Sebastião a estabelecer esta norma como regra, por forma a terminar com os abusos de toneladas e reduzir as perdas de embarcações. O parecer defendia a feitura de naus de três cobertas por serem mais fáceis de manobrar e de navegar face às naus de quatro cobertas, que dificultavam o processo de carga e descarga. Além disto, as naus de três cobertas eram passíveis de serem reutilizadas nas armadas do Brasil após duas ou três viagens, sendo que as naus de quatro cobertas seriam vendidas a um preço baixo para lenha, após duas viagens[31]. Apesar destas especificações, que determinava que o melhor era construir naus de três cobertas, sabe-se que em 1625 e em 1630 eram recorrentes as queixas de má construção das embarcações, o que prova que os abusos eram recorrentes. Seis anos mais tarde, compreendemos que a construção de naus de quatro cobertas era uma realidade, levando o rei a reconhecer que era grande inconveniente a sua construção, por não serem práticas para a entrada na barra e para a guerra[32]. Problematizando esta realidade, podemos concluir que as discussões e os argumentos se debatiam na longa duração e nem sempre as determinações régias, baseadas em aconselhamento técnico, se aplicavam nos estaleiros orientais.

Para além do conhecimento técnico aplicado no Reino, era conhecido nos estaleiros orientais semelhantes processos técnicos utilizados em outros estaleiros da Europa, como é o caso dos estaleiros ingleses, ao se determinar a construção de embarcações com as características dos navios ingleses na Índia, pela grande utilidade que teriam na defesa do mar do Sul[33].

Apesar de se seguir a norma construtiva do Reino, a construção naval na Índia soube adaptar-se a um novo espaço e a novas exigências. Em 1506, desmanchava-se embarcações

---

[28] *Descrição da viagem de D. Francisco de Almeida, Vice-rei da India, pela costa oriental de África. De 22 de Maio de 1506*, in BAIÃO, António – "O Manuscrito «Valentim Fernandes»", p. 14, "Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840". Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1962, vol. 1, p. 518-541.

[29] *El-Rey ordena que se façam cada anno duas naus na India. De 2 de abril de 1615*, Livro 2º de alvarás, fl. 292v, in RIVARA, J. H. da Cunha – Archivo Portuguez…, fascículo 6, p. 1074-1076.

[30] *Parecer do Conde de Castro. De 18 de Maio de 1623*, AHU, Índia, caixa 7, doc. 123.

[31] *Regimento do trato da pimenta droguas e mercadorias da india*, in PEREIRA, Carlos – História…, vol. 2, p. 160-161.

[32] *Carta nº 59 Goa, 18 de Fevereiro de 1630*, BFUP, Livro das Monções, Livro 13B, fl. 326; *Carta sobre os grandes inconvenientes que há de serem as naus que servem na Carreira da Índia grandes. De 4 de Março de 1637*, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 82; *Carta sobre o preparo que se ficava fazendo dos galeões que brigarem com as naus holandesas que se achavam na barra e do mais que se seguiu depois de preparados. De 5 de Janeiro de 1638*, ANTT, Livro das Monções, Livro 43, fl. 3-4v.

[33] *Que se faça em cada ano duas naus na India pela grande utilidade que a experiência mostra que disto resulta*, ANTT, Livro das Monções, Livro 2, fl. 75, in PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – "Documentos…, vol. 1, p. 239-242.

que já não eram precisas para delas se tirar o tabuado, velas e o mastro para novas embarcações a serem construídas[34]. Em 1525, repetia-se o procedimento em Malaca com os navios velhos e sem capacidade de navegação[35]. Para além disto, eram recorrentes as ordens de contratação de mergulhadores para recuperarem artilharia do fundo do mar, em consequência de naufrágios de embarcações perto da linha de costa.

O recurso a técnicas típicas locais não foram deixadas de parte e prova disso foi a aplicação do processo de calafetagem indiano para a resolução de problemas no casco, em consequência da ação do guzano ou teredo, tão característico das águas quentes. O processo de calafetagem local conhecido como galagala era composto por cal, azeite de peixe e linho, podendo ser acrescentado pêlo de cabra, que contrapunha com a tradicional calafetagem europeia composta por estopa, alcatrão ou betume[36]. A utilização de embarcações locais ou a sua construção por mestres portugueses nos estaleiros orientais, para fazer frente à carência de embarcações de diferentes tonelagens para fins diversos, parece ter sido outra realidade que comprova este metamorfismo, fazendo reconhecer as potencialidades do conhecimento técnico destas povoações locais.

As exigências colocadas à construção naval no Índico revelaram-se mais complexas do que as verificadas no reino. A adaptação tipológica das naus e dos galeões, frequentemente sujeitos a alterações de arqueação e a transformações para uso mercantil ou bélico, demonstra a flexibilidade e o caráter experimental do processo construtivo. Paralelamente, a necessidade de enfrentar problemas ambientais específicos, como o ataque do gusano (teredo), originou soluções técnicas que evidenciam não só a criatividade adaptativa, mas também a circulação e hibridização de saberes entre mestres europeus e agentes locais.

Não podemos deixar de destacar a existência de uma rede de cooperação e dependência entre o reino e a Índia. Não só a verificamos em questões de recurso à mão de obra, em que especialistas nos processos de construção, como o mestre da ribeira, vão do reino para o Estado da Índia, indo, em contrapartida, do Estado da Índia para o reino outros tipos de especialistas, como fundidores da China ou do Japão. Igual relação se aplica à mobilidade de matérias-primas. A elevada qualidade das madeiras da Índia fez com que fosse recorrente o envio de componentes em madeira transformados para o reino, mas também de salitre, em volume significativo no período filipino. Em troca, do reino seguia alcatrão e ferro, dada a baixa qualidade do ferro local. Importa ressalvar a existência de uma rede interna de abastecimento no Estado da Índia. O recurso a materiais oriundos desde as Maldivas a Malaca revela

[34] *Mandado de Pero Ferreira Fogaça, capitão de Quiloa, para o Almoxarife Antonio Fernandes, sobre a entrega de várias coisas necessárias para a construção de um bergantim. De 11 de Abril de 1506*, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 5, doc. 96, "Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840". Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1962, vol. 1, p. 474-476.

[35] *Lembrança das cousas da India em 1525*, in FELNER, Rodrigo José de Lima – **Subsídios para a história da India Portuguesa**. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-56.

[36] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 360-362.

uma autossuficiência do Estado da Índia, que se foi desenvolvendo à medida que as necessidades e a própria fixação nos espaços se foram concretizando. A qualidade dos materiais, o seu valor de mercado, e a fácil aquisição e circulação interna, favoreceu este cenário, que se completou com a capacidade dos portugueses de se adaptarem e se reinventarem em períodos de crise de matérias-primas, em consonância com a oferta local, de que a substituição do alcatrão por breu ou o uso de fibras de coco para a calafetagem são disso exemplo[37].

Em suma, podemos afirmar que o reino esteve dependente do Estado da Índia, como o Estado da Índia esteve dependente do reino. A necessidade de mão-de-obra oriunda do Reino, para mais tarde se verificar uma situação inversa, com os fundidores do Japão e da China, o recurso a matérias-primas asiáticas, a par dos processos de adaptação ao sistema de construção local, apesar da existência de padrões de construção normativos determinados pelo Reino, são bons exemplos desta realidade. Do ponto de vista do fomento económico da atividade de construção, reparação e apresto naval no Estado da Índia, parece-nos que esta realidade esteve dependente de três variáveis: uma tentativa de controlo por parte da coroa, uma necessidade de recurso ao investimento particular e a aplicabilidade de rendimentos díspares, como os cabedais da pimenta ou resultantes de requisições locais e municipais, em períodos de carência. O controlo régio verificou-se precário, e tal se comprova com as múltiplas queixas por parte de cidades, como Cochim, para o envio de dinheiro para a construção de embarcações para sua defesa. O deficitário controlo do poder central deixou amplo espaço de manobra para que particulares construíssem a título próprio embarcações, mais tarde colocadas ao serviço real, ou que as câmaras municipais, respondendo às necessidades das comunidades portuguesas e da coroa, assumissem esse papel de financiadores, por meio de lançamento de rendimentos extras.

[37] OLIVEIRA, Liliana – Logística Naval …, p. 298-339.

Referências bibliográficas

ARUNACHALAM, B. – Timber traditions in Indian Boat Technology. In MATHEW, K. S. – **Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800**. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 12-19.

BALLONG-WEN-MEWUDA, J. Batoora – **São Jorge da Mina, 1482-1637. Le vie d'un comptoir portuguais en Afrique Occidentale**. Lisboa; Paris: Fundação Calouste de Gulbenkian, 1993, 2 vols.

BOYAJIAN, James – **Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640**. Baltimora; Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993.

BURNET, Ian – **East Indies. The 200 year struggle between the Portuguese Crown, the Dutch East India Company and the English East India Company for supremacy in the Eastern Seas**. Austrália: Rosenberg, 2013

CARREIRA, Ernestina – From Decline to Prosperity. Shipbuilding in Daman 18th-19th Centuries. In VARADARAJAN, Lotika (ed.) – **Indo-Portuguese Encounters. Journeys in Science Technology and Culture**. Nova Deli; Lisboa: [s.e.], 2006, vol. II, p. 593-629.

CARVALHO, Patrícia – **Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)**. Lisboa, 2008. Tese de Mestrado.

CASTRO, Filipe – **The Pepper Wreck. A portuguese indiaman at the mouth of the tagus river**. Texas: Texas A&M University Press, 2005.

CORREIA, José Manuel – **Os Portugueses no Malabar (1498-1580)**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997.

COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – **Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan**. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

COSTA, Leonor Freire – **Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo**. Cascais: Patrimonia Historica, 1997.

CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – **Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo**. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018.

DOMINGUES, Francisco Contente – **Os navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII**. Lisboa: Centro de História, 2004.

JESUS, Roger Lee – **A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III**. Lisboa, 2021. Tese de Doutoramento.

KURUP, K. K. N. – Indigenous navigation and ship-building on the Malabar coast. In MATHEW, K. S. – **Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800**. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 20-26.

LEEMANS, Annemie – **Contextualizing practical knowledge in early modern Europe**. Porto, 2016. Tese de Doutoramento.

MARTINS, Xavier – **Portuguese shipping and shipbuilding in Goa, 1510-1780**. [s.l.], 1994. Tese de Doutoramento.

MATHEW, K. S. – Calicut, the international emporium of maritime trade ant the portuguese during the sixteenth century. In COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar (eds.) – **O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa**. Lisboa: CHAM, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2010, p. 281-299.

MATHEW, K. S. – **Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800**. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997.

MURTEIRA, André – **A Carreira da Índia e o corso neerlandês 1595-1625**. Lisboa: Tribuna da História, 2012.

OLIVEIRA, Liliana – **Logística Naval e Consolidação Imperial. A construção naval no Estado da Índia (1500-1640)**. Porto, 2023. Tese de Doutoramento.

OLIVEIRA, Liliana – **Políticas régias de logística naval (1481-1640)**. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017.

PEARSON, Michael – **Trade, Circulation and Flow in the Indian Ocean World**. Inglaterra: Macmillan Publishers, 2015.

PEREIRA, Carlos – **História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, 2 vols.

PISSARA, José Virgílio – **O Galeão português e o desenvolvimento das marinhas oceânicas. 1518-1550**. Lisboa, 2016. Tese de Doutoramento.

POLÓNIA, Amélia – **A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007, 2 vols.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – **O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica**. Lisboa: Difel, 1994.

THOMAZ, Luis Filipe Reis – **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difel, 1994.

D. ANTÓNIO DE ATAÍDE E A DETERMINAÇÃO DA DECLINAÇÃO MAGNÉTICA

António Costa Canas [1]

Resumo

Neste texto analisa-se a importância do conhecimento da declinação magnética, em termos de segurança da navegação, nos séculos XVI e XVII. Apresentam-se várias alternativas propostas para obter o seu valor, por diferentes cosmógrafos e analisa-se um manuscrito de D. António de Ataíde onde o assunto é abordado em detalhe.

Palavras-chave: D. António de Ataíde; declinação magnética: Francisco Faleiro; João Baptista Lavanha; João de Lisboa; Pedro Nunes.

Abstract

This paper analyses the importance of knowing magnetic variation in terms of navigational safety in the 16th and 17th centuries. Various alternatives proposed by different cosmographers to obtain its value are presented and a manuscript by D. António de Ataíde is analysed in which the subject is discussed in detail.

Keywords: D. António de Ataíde; magnetic variation; Francisco Faleiro; João Baptista Lavanha; João de Lisboa; Pedro Nunes.

[1] Escola Naval & CINAV & CHULisboa

Introdução

> Não há palavras com que se possa encarecer a grande necessidade que têm os pilotos de saber marcar a agulha muito perfeitamente, basta dizer-se que por ela sabem aonde estão, infalivelmente, em algumas paragens de grande perigo, no qual pereceram os que ignoraram este uso.[2]

O excerto acima serviu de mote para este texto. O autor destas palavras, D. António de Ataíde, chama a atenção para o perigo que correm os pilotos que descuram a «marcação da agulha». O propósito da investigação realizada é perceber qual é a importância e a utilidade dessa operação? O que significava «marcar a agulha», na época em que o texto foi escrito? Que informação se obtinha com esta operação e qual a utilidade da mesma, em termos de segurança do navio?

A partir de finais da Idade Média, a agulha de marear tornou-se uma ferramenta indispensável a bordo para conhecer a direção em que o navio seguia. A partir de determinada altura percebeu-se que normalmente a agulha não aponta exatamente para o Norte e ter-se-á também constatado que essa diferença entre o Norte e a direção para onde a agulha aponta varia de local para local. Numa primeira secção deste estudo, será analisada a forma como evoluiu o conhecimento sobre o comportamento das agulhas, nomeadamente no que respeita à declinação magnética, desde início do século XVI até ao século seguinte.

Num segundo momento, fez-se uma análise interna do manuscrito de onde foi retirada a transcrição apresentada no primeiro parágrafo. Procurou-se assim perceber quais os conhecimentos do autor do mesmo sobre a declinação magnética e qual a importância do seu conhecimento para a segurança da navegação. Antes da descrição do documento redigiu-se um breve apontamento sobre o seu autor, D. António de Ataíde, destacando-se o seu interesse por questões relacionadas com a náutica.

Evolução do conhecimento sobre a declinação magnética

Quando os portugueses iniciaram a sua expansão marítima, o conhecimento da posição dos navios, em alto-mar, era possível usando o método de **rumo e estima**. Este baseava-se no conhecimento da direção percorrida pelos navios, o **rumo**, o qual era indicado pela bússola (agulha magnética); assim como no conhecimento da distância percorrida, desde a última posição conhecida pelo piloto. Na época, não se usavam instrumentos para determinar essa distância, sendo a mesma **estimada** pelo piloto, em função da sua experiência prática na condução dos navios.

As agulhas magnéticas não apontam, geralmente, para o Norte geográfico, mas para uma direção mais ou menos próxima deste. O ângulo entre o Norte magnético e o Norte geográfico designa-se por declinação magnética, variando de local para local. Para este estudo,

[2] ATAÍDE, D. António de, Boxer Codex (Boxer II mss).

interessa perceber desde quando é que os navegadores conheciam este fenómeno, quando é que começaram a observar sistematicamente o mesmo, e de que forma é que conheciam o valor da declinação, para um dado local?

Numa comunicação apresentada em 1968, em Coimbra, na I Reunião Internacional de História da Náutica, Luís de Albuquerque apresentou uma análise detalhada do conhecimento do magnetismo terrestre, em Portugal. De acordo com as suas palavras, a agulha magnética já seria usada a bordo de navios no século XIII e que em finais do século XV já se conhecia o fenómeno da declinação magnética.[3]

Na segunda década de Quinhentos, o conhecimento sobre o magnetismo tinha conhecido alguns avanços. Conhece-se um manuscrito datado de 1514, escrito pelo piloto João de Lisboa, dedicado à agulha magnética: «Tratado da agulha de marear». O autor ensina a construir uma bússola, menciona a declinação e explica como determinar o valor desta. Para conhecer a declinação sugere que se observe a estrela Polar, no hemisfério Norte, ou algumas estrelas do Cruzeiro do Sul, no outro hemisfério. Quando as estrelas observadas estiverem em passagem meridiana, encontram-se na direção do Norte geográfico, a estrela Polar; ou do Sul geográfico, no caso do Cruzeiro do Sul. A comparação entre a direção da estrela observada e a direção para onde aponta a agulha, permite conhecer a declinação. O manuscrito de João de Lisboa apresenta ainda outra particularidade interessante. O piloto sugere a utilização da declinação magnética para conhecer a longitude. A sua proposta baseia-se no pressuposto, errado, de que a declinação magnética varia proporcionalmente com a longitude. Apesar de errada, a proposta continuou a ter seguidores, mesmo nos séculos seguintes, embora em vários casos com alterações em relação ao enunciado por ele. Por outro lado, o facto de João de Lisboa ter sugerido esta teoria, significa certamente que já eram conhecidos inúmeros valores de declinação magnética, no Atlântico e no Indico, e que a sua determinação deveria ser feita com alguma regularidade, a bordo dos navios em viagens oceânicas. João de Lisboa incluiu no seu texto a explicação do modo como se pode construir um instrumento para obter a declinação magnética, assim como o modo de operar esse instrumento.

O processo de fazer «pontaria» às estrelas, para observar a direção magnética em que elas se encontravam era algo complexo. Por esse motivo, foram sugeridos outros processos, baseados na observação do Sol. Um autor que dedicou alguma atenção a este assunto foi Francisco Faleiro, que na sua obra **Tratado del Sphera del Mundo y del Arte del Marear**[4], datada de 1535, dedicou um capítulo ao mesmo, sugerindo quatro processos distintos, todos eles baseados na observação do Sol. Para aplicação das suas sugestões, concebeu um instrumento, destinado a determinar a direção magnética do astro.

[3] ALBUQUERQUE, Luís de, Contribuição das navegações do séc. XVI para o conhecimento do magnetismo terrestre, **Revista da Universidade de Coimbra**, v. XXIV, 1970, p. 5–6.

[4] FALEIRO, Francisco, **Tratado del esphera y del arte del marear con el regimieto de las alturas có alguas reglas nueuamete escritas muy necessarias**, Sevilha: Juan Cromberger, 1535.

O primeiro processo, sugerido por Faleiro, consistia na observação do astro no momento da sua passagem meridiana. Este método tinha um grande inconveniente, relacionado com a determinação do instante exato em que ocorre aquela passagem, o qual é difícil de definir. Além disso, o azimute do Sol pode ter variações significativas, na proximidade da passagem meridiana, facto que reduz o rigor do mesmo para determinar a declinação magnética. O próprio Faleiro identifica este inconveniente da sua proposta:

> Esta maneira de proceder tinha porém, um inconveniente irremediável, a que já aludimos: a dificuldade em reconhecer exactamente o meio-dia solar verdadeiro local, para a observação ser feita nesse instante. Com efeito, só em tal momento a sombra do semicírculo definiria rigorosamente a projecção do meridiano no plano do horizonte do lugar. Tal defeito do processo foi logo reconhecido por Faleiro, pois ele anota que «cumple tener mucha vigilancia en conoscer pontualmente el medio dia: porque todo lo que se errare en conocello, se errara en la cuenta deste instrumento». Assim, qualquer dos dois processos imediatos indicados pelo autor era decerto preferível a este; em todo o caso o cosmógrafo, embora os reconheça como vantajosos por outras razões, não alude expressamente a essa circunstância.[5]

O segundo processo que sugere, baseia-se na observação do azimute do Sol, durante a manhã, medindo igualmente a altura do astro, no mesmo instante em que se determinava o azimute. Na parte da tarde, voltava a observar-se o azimute do Sol, quando ele atingisse a mesma altura, que fora observada de manhã. A bissetriz do ângulo formado pelos dois azimutes define a direção Norte-Sul geográfico, bastando comparar esta com a direção para onde apontava a agulha, para conhecer a declinação magnética. Quanto ao terceiro processo, era um caso particular do segundo, baseando-se na observação do Sol no seu nascimento e no seu ocaso, ou seja, quando a sua altura era igual a zero. Neste caso, poderia ser dispensado o uso de instrumento para obter a altura do Sol.

Quanto ao quarto método, proposto por Faleiro, é aquele que tem um interesse maior, para este estudo, pois baseia-se na determinação da amplitude ortiva, ou occídua, do Sol.

Antes de apresentar a proposta de Faleiro, importa esclarecer o que é a amplitude e qual o seu interesse para o conhecimento da declinação magnética:

> Em meados do século XVIII, um cosmógrafo, numa obra dedicada à náutica, definia deste modo as amplitudes ortiva e occídua de um astro: «…he a distância do seu nascimento ao verdadeiro Leste, que he a amplitude ortiva, e a distância do seu poente ao verdadeiro Oeste, que he a amplitude occídua»[6]. Assim, conhecida a amplitude ortiva (ou occídua) de uma estrela, e observado com uma agulha

[5] ALBUQUERQUE, Luís de, Instrumentos de alturas e a técnica da navegação, *in*: **Estudos de História**, Coimbra: Universidade de Coimbra, 1976, v. IV, p. 144–145.

[6] Trata-se de uma transcrição retirada do **Tratado Completo de Navegação** de Xavier do Rego, publicado em 1764.

> magnética o rumo do seu nascimento (ou ocaso) no horizonte, ficava-se a conhecer, por diferença dos dois ângulos, a declinação magnética do lugar no instante da observação.[7]

Segue-se a explicação de Faleiro, na qual se destacaram alguns excertos, considerados mais relevantes para se perceber a proposta. Após a transcrição serão feitos alguns comentários ao processo:

> Tambien poniendo las puntas del medio circulo o dos astiles en los dos estremos o puntas de la linea señalada en este instrumento por equinocial: **y en saliendo el sol o en poniendose pontualmente concertar el instrumento: de manera que el circulo o astiles hagã la sombra que vaya por linea recta de la vna punta del circulo ala otra**. Hecho esto echareys un hilo que corte por el centro e punta del aguja: e por el punto en que el aguja señalare el polo hasta la graduaciõ. E quãdo el hilo cayere por la linea diametral señalada en el instrumento precisamente: **si la nao estuuiere en el paralelo en que el sol estuuiere aquel dia: el aguja estara verdadera**. E si el hilo cortare la graduacion fuera de la linea diametral **todos los grados que ouiere desde la linea hasta el punto en que el hilo cortare la graduacion sera lo que el aguja nordesteara ou noruesteara** segun la parte de la linea o meridiano a que se apartare: y esto como es dicho sera quando la nao estuuiere en el paralelo en que el sol aquel dia estuuiere. **E quãdo la nao estuuiere en otro paralelo toda la distancia que ouiere del paralelo de la nao al paralelo del sol se hade acrescentar o sacar de los grados que entre el hilo y el meridiano del instrumento ouiere segun la parte que el hilo y aguja se apartare del meridiano: e lo que restare sera lo que el aguja nordesteara**. etc. **Y estas son las mejores maneras de conocer el meridiano y nordestear de las agujas que por la mayor altura del sol tomada con el quadrãte: porque el sol al medio dia tiene tan poca altura mas que la que tiene vn poco ante y despues de medio dia que dificultosamente se puede conocer precisamente el meridiano**: e mas porque estas reglas nos siruen muchas vezes al dia. E porque ay otras maneras y reglas para saber el meridiano no se ponen aqui otras que hasta agora no se han praticado y estas bastan.[8]

Da explicação depreende-se que o objetivo é observar o Sol no seu nascimento, ou no ocaso. Para tal, usavam-se dois estiletes verticais, que serviam para orientar o instrumento que ele tinha concebido. Estando o instrumento devidamente orientado era possível comparar a direção magnética com a verdadeira, obtendo-se assim a declinação magnética. Faleiro apresenta vários exemplos de cálculo deste valor; no entanto, o seu raciocínio está errado. Na realidade, ele percebeu que o valor da amplitude depende da latitude onde se encontra o navio (…nao estuuiere en el paralelo…) e da declinação[9] do Sol (…paralelo en que el sol estuuiere

[7] ALBUQUERQUE, Instrumentos de alturas e a técnica da navegação, p. 158.

[8] FALEIRO, **Tratado del esphera y del arte del marear con el regimieto de las alturas có alguas reglas nueuamete escritas muy necessarias**, p. 86–87.

[9] Não confundir a declinação magnética, já anteriormente definida, com a declinação do Sol, que é o ângulo entre o equador celeste e o paralelo onde se encontra o Sol, o qual vai variando de dia para dia.

aquel dia…). Embora tenha percebido essa relação, não usou o processo de cálculo adequado. De facto, se a latitude for igual à declinação do Sol (si la nao estuuiere en el paralelo en que el sol estuuiere aquel dia) tal não significa que a amplitude seja nula (el aguja estara verdadera), só o será no caso particular de o Sol se encontrar com declinação igual a zero. Outro erro de Faleiro reside no facto de considerar que existe uma relação linear entre as três variáveis: amplitude, latitude e declinação do Sol (E quãdo la nao estuuiere en otro paralelo toda la distancia que ouiere del paralelo de la nao al paralelo del sol se hade acrescentar o sacar de los grados que entre el hilo y el meridiano del instrumento). Na realidade, as três variáveis estão relacionadas entre si, mas através de uma fórmula que envolve funções trigonométricas.

Pedro Nunes também estudou a questão da declinação magnética e propôs soluções para determinar a mesma. Para observar a direção do Sol, sugeriu um instrumento, mais ou menos semelhante ao que foi proposto por Faleiro. O conhecimento do azimute do Sol era útil para determinar a declinação magnética, mas também poderia ser usado num método que o cosmógrafo-mor desenvolveu para calcular a latitude, observando o sol fora da sua passagem meridiana. D. João de Castro, a quem Pedro Nunes ensinou diversos processos de cálculo relacionados com a navegação, usou amiúde o instrumento concebido por Nunes. Nos seus textos, Castro explica detalhadamente a utilização do instrumento, assim como os cálculos realizados e os resultados obtidos. Verifica-se que geralmente calculava a declinação magnética usando um processo semelhante ao terceiro que Faleiro sugeria, isto é, observando o sol no nascimento e no ocaso e determinando a bissetriz entre os dois azimutes.

Mas Pedro Nunes também incluiu, na sua obra, diversas referências à amplitude. O seu interesse pela questão, não se limitou apenas ao seu uso para obter a declinação magnética. Por exemplo, no «Tratado sobre certas dúvidas de navegação», usa a amplitude para explicar a resolução de um problema. Recorde-se que neste tratado, Nunes procura esclarecer algumas dúvidas que lhe teriam sido colocadas por Martim Afonso de Sousa, no regresso da viagem que fizera ao Brasil, explorando sistematicamente a costa deste território. Uma dessas dúvidas tinha a ver com o facto de, em qualquer data, para um observador numa determinada latitude num dos hemisférios, o azimute do nascimento, ou do ocaso do Sol, ser igual ao que seria observado por quem se encontrasse na mesma latitude, mas no outro hemisfério:

> O segundo que me preguntou é que ele se achara em .xxxv. graus da outra banda da linha: no tempo que o sol estava no trópico de Capricórnio: e lhe nascia ao sueste e quarta de leste: e se lhe punha no mesmo dia ao sudoeste quarta de oeste: como aos que vivem na mesma altura desta parte do norte: e que não via como podia isto ser: porque per razão: assi havia de nascer aos que vivem da outra banda do sul quando o sol anda pelos signos da mesma parte: como nasce a nos quando anda desta nossa banda.[10]

[10] NUNES, Pedro, Tratado que ho doutor Pedro nunez fez sobre certas duuidas da nauegação: dirigido a el Rey nosso senhor, *in*: **Obras. Tratado da Sphera. Astronomici Introdvctorii de Spaera Epitome**, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002, v. I, p. 105.

Na realidade, aquilo que ele está a afirmar é que no caso de dois navios em posições com igual valor absoluto de latitude, um Norte e outro Sul, na mesma data, logo com o mesmo valor de declinação do Sol, ambos observarão o mesmo azimute, ou seja, a amplitude será igual em ambos os casos. E Nunes chegou a esta conclusão por intermédio de cálculos:

> Porque segundo a demonstração que eu faço sem ver o sol: e sem mais instrumento nem agulha: somente por saber que estava em .xxxv. graus da banda do sul: e o dia que era: sei que de necessidade havia de haver entre o leste e o lugar onde o sol nasceu .xxix. graus do horizonte.
> …
> E a demostração diz que não pode o sol nascer em sueste quarta de leste: estando no trópico: se não em .xliiii. graus de altura. E nesta nossa habitação nascera em sueste quarta de leste com mais .ii. graus e .iii. quartos para leste: porque tanto valem .xxxi. graus que tem de largura de nascimento. Nem deve haver dúvida no que nesta parte escrevi: porque nenhuma cousa e mais evidente: que a demonstração matemática: a que em nenhuma maneira se pode contrariar.[11]

Ao contrário de Faleiro, Nunes utilizou a relação correta entre latitude, declinação do Sol e amplitude. Mas curiosamente, em lugar de sugerir o uso da latitude para calcular a amplitude; a sua proposta vai no sentido de calcular a latitude em que se encontra a partir do conhecimento da amplitude do Sol, no nascimento ou ocaso:

> E tudo isto se demostra ser assim porque a proporção que tem o signo do comprimento da altura em qualquer região: com o signo universal do círculo: essa mesma há do signo da declinação que tem o sol em qualquer dia: ao signo do rumo em que nasce: o que claramente se prova por Ptolomeu: no segundo do Almagesto. Do qual se segue quão fácil cousa seja: resguardando pela manhã o sol no seu nascimento: com a agulha bem verificada: ou com linha meridiana: se for na terra: saber por conta sem mais instrumento a altura do polo em que nos achamos: o que eu em todo tempo sem saber a hora que é nem ter linha meridiana: com instrumentos faço: mas os pilotos sabem tão pouco que podendo-se aproveitar de muitas cousas: para por muitas vias buscarem o que desejam saber: não sabem fazer mais que esperar o meio dia: e se então se lhes encobrir o sol: como muitas vezes acontece: não podem saber onde estão: se não por sua estimação que é bem fraca: pois ouve entre eles quem foi .xii. vezes a India e a cabo deste tempo fez a conta do meio-dia as avessas.[12]

Fontoura da Costa fez uma análise dos erros no cálculo da latitude, em função dos erros cometidos na leitura dos azimutes. Chegou à conclusão de que para determinados valores de azimute, um pequeno erro nos mesmos conduzia a grandes erros na latitude

[11] *Ibid*.

[12] *Ibid*., p. 116–117.

calculada. Esta influência dos erros no azimute sobre os erros na latitude calculada era mais significativa para valores elevados de azimute, o que geralmente ocorria por ocasião do nascimento e ocaso do Sol.[13]

Teoricamente correto, o processo sugerido por Pedro Nunes não teria aplicabilidade prática no mar. Por outro lado, o cosmógrafo defende sistematicamente a ideia de que os navegantes deveriam dominar os processos matemáticos que ele apresenta nos seus textos, como se verifica na transcrição anterior. Por este motivo, ele geralmente explicava os procedimentos de cálculo, mas não fornecia tabelas com valores calculados.

Embora a sua abordagem seja essencialmente teórica, Nunes concebeu um instrumento que permitia fazer diversos cálculos, envolvendo funções trigonométricas. Na realidade, trata-se de um instrumento que permite fazer cálculos sobre triângulos esféricos retângulos, ou seja, naqueles em que um dos ângulos vale 90º, como era o caso do triângulo que relacionava declinação do Sol, latitude e amplitude. Na parte onde explica o uso do instrumento, dá como exemplo a determinação da amplitude, para conseguir calcular a declinação magnética:

> E convertendo a operação pelo rumo e declinação saber a altura: e pelo rumo & altura saber a declinação. E isto se demostra no segundo do Almagesto mas por outros princípios e outros autores por outros: mas estes meus são fáceis e a mesma figura plana da demostração fica por instrumento: porque na parte de círculo que tomei: o que fica da linha que está presa no centro: entre o centro e a linha direita que continuada apartaria do círculo a declinação daquele dia: é signo da largura do nascimento do Sol: a qual posta sobre o semidiâmetro diz de quantos graus de arco é signo. E um dos modos que eu teria para no mar verificar quanto a agulha nordéstea: seria sabendo a altura do polo e a declinação fazer-lhe sua conta: ou per esta figura saber onde nascera o Sol: e por a agulha ao Sol em nascendo com algum pequeno estilo que vá endereçado ao centro da agulha: pelo que o Sol sai do rumo em que havia de nascer: saberemos quanto nordéstea ou noroestea.[14]

Conforme anteriormente referido, Pedro Nunes não preparou tabelas de amplitudes, logo o seu processo não teria utilidade para os pilotos. Estes, durante o século XVI, conduziam os seus navios, aplicando um conjunto de regras práticas, que iam sendo transmitidas pelos pilotos mais experientes. Quando era necessário realizar algum cálculo, geralmente simples contas de adição ou subtração, usavam valores por si observados, como a altura, ou o azimute, de algum astro, e valores que retiravam de tabelas que consultavam, como era o caso da declinação do Sol, por exemplo.

[13] COSTA, Abel Fontoura da, **A Marinharia dos Descobrimentos**, 4.º. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1983, p. 116–117.

[14] NUNES, Pedro, **Obras. Tratado da Sphera. Astronomici Introdvctorii de Spaera Epitome**, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002, p. 44–45.

João Baptista Lavanha – tabelas de amplitude

No que diz respeito à amplitude, não se conhecem tabelas, nem referências ao seu uso, praticamente até final do referido século, ou seja, até à época em que João Baptista Lavanha assumiu as funções de cosmógrafo-mor do reino de Portugal. A partir dessa altura, são inúmeras as referências ao uso destas tabelas, surgindo geralmente o nome de Lavanha nessas referências, facto que levou alguns historiadores a considerar este cosmógrafo como o inventor das tabelas de amplitudes. Embora não se possa confirmar que teria sido o primeiro a preparar este género de tabelas, não existem dúvidas de que ele teria incentivado a sua utilização, de forma sistemática, no mar. Fontoura da Costa transcreveu vários excertos de textos da época de Lavanha que as mencionam. Assim, o piloto-mor Ferreira Reimão indica inclusivamente o ano de 1600 para a elaboração de umas tabelas por Lavanha, assim como um instrumento para observar a direção do sol, no nascimento, ou ocaso. Num regimento dado ao licenciado Gaspar Jorge do Couto, em 1608, para uma viagem que este ia fazer até à Índia, também se mencionam as tabelas de Lavanha, assim como no **Roteiro da Índia**, do piloto Aleixo Mota. Neste último, são ainda mencionadas as tabelas da autoria de Manuel de Figueiredo.[15] Recorde-se que Lavanha depois de ser nomeado cosmógrafo-mor do reino de Portugal, passou a maior parte do tempo em Madrid, não perdendo nunca a titularidade do cargo. No entanto, como se encontrava ausente do reino, foi nomeado igualmente um cosmógrafo substituto, que vivia em Portugal, sendo Manuel de Figueiredo o primeiro a assumir esta função, sendo substituído por Valentim de Sá, quando faleceu.

D. António de Ataíde

Os nobres que comandavam os navios, no século XVII, não tinham de deter conhecimentos sobre arte de navegar, estes eram dominados pelos pilotos, responsáveis pela condução dos navios no mar. No entanto, existiam exceções, tal como já tinha ocorrido no século anterior. D. António de Ataíde é um desses casos, demonstrando um particular interesse pelas matérias relacionadas com a navegação, assim como por outros assuntos marítimos, de cariz mais prático. Nascido no seio de uma família da alta nobreza, em 1567, recebeu o mesmo nome que seu avô, que fora o 1.º Conde da Castanheira. Em 1582 participou na armada que foi aos Açores, combater os apoiantes do Prior do Crato. Sabe-se que integrou ainda diversas outras armadas da costa. Em 1611 foi nomeado capitão-mor da armada da Índia, tendo regressado em agosto de 1612, sem incidentes de monta. Em 1618 passou a general da Armada de Portugal, exercendo a capitania das armadas de costa, entre 1618 e 1621. Foi o responsável pela criação do Terço da Armada Real, em 1621, destinado a guarnecer os navios com pessoal de guerra, para a sua proteção[16].

[15] COSTA, **A Marinharia dos Descobrimentos**, p. 190–191.

[16] DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio, D. António de Ataíde, Capitão-mor da Armada da Índia de 1611, *in*: **A abertura do mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Portugueses. Em homenagem a Luís de Albuquerque**, Lisboa: Editorial Presença, 1987, v. II, p. 51–53.

Em 1621, D. António de Ataíde viu-se envolvido num processo instaurado na sequência da captura e consequente destruição, frente à Ericeira, da nau *N.ª Sr.ª da Conceição*, vinda da Índia. O navio foi atacado por corsários argelinos e foi imputada a D. António a responsabilidade pelo sucedido, pois o navio deveria ter sido protegido pela armada que este comandava. Após três anos de processo, concluiu-se que ele tinha feito tudo o que estava ao seu alcance para evitar o que sucedera. Morreu em 14 de dezembro de 1667[17]. A sua carreira foi muito mais rica do que aquilo que aqui se expõe, mas o objetivo destes parágrafos foi destacar a sua ligação ao mar, ao longo da sua vida. Uma boa síntese da sua ligação aos assuntos náuticos encontra-se num estudo a ele dedicado, da autoria de Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro:

> É em boa parte por estas que podemos avaliar D. António enquanto homem do mar, na linha do que tem sido feito por quantos se debruçaram sobre os seus manuscritos. Foi discípulo de João Baptista Lavanha e, embarcado, procurou testar os seus conhecimentos aferindo o valor dos materiais que suportavam a prática da navegação; as notas que frequentemente escrevia fundam-se, assim, na sua experiência prática. E delas inferiu C. R. Boxer que estamos perante «um cosmógrafo e roteirista de muita experiência e valor», distinguindo-se como piloto, e sendo, possivelmente, cartógrafo. D. António de Ataíde é mesmo, e ainda de acordo com C. R. Boxer, um dos exemplos que demonstram como os mareantes portugueses do início do século XVII ombreavam com os melhores da Europa, apesar de a decadência do nosso poder marítimo na altura ser uma ideia corrente. Idêntica é a opinião de Henrique Quirino da Fonseca, referindo-se-lhe como «notável cosmógrafo e roteirista», e acentuando igualmente o seu valor como piloto.[18]

O seu interesse pelos assuntos náuticos está bem patente na grande quantidade de documentos que possuía, sobre estas matérias, entre os quais se encontram inúmeros manuscritos redigidos pelo seu punho, sobre navegação, construção naval, entre outros assuntos. Será um desses manuscritos que será seguidamente analisado.

O manuscrito de D. António de Ataíde

O referido códice, que pertenceu a Charles Boxer, encontra-se na Lilly Library, da Universidade de Indiana, nos EUA. Nas folhas iniciais e finais da encadernação, Boxer inseriu diversas notas e comentários, indicando alguma bibliografia que poderá ajudar, como complemento de alguns assuntos abordados no manuscrito. Em termos de conteúdo, o manuscrito é composto essencialmente por roteiros, até à folha 53vs. Estes primeiros roteiros dizem respeito à carreira da Índia. Nesta folha começa uma listagem de valores de declinação da agulha, em diversos locais da referida carreira. Esta parte relacionada com a

[17] *Ibid.*, p. 53.

[18] *Ibid.*, p. 55.

declinação magnética, termina com um comentário sobre a não existência de uma relação direta entre a declinação magnética e a longitude, ideia que teria ainda muitos defensores na sua época. Conclui esta última parte com algumas reflexões de índole filosófica e religiosa, sobre o conhecimento.

> Estas variações e diferenças de agulha não guardam proporção alguma porquẽ em algumas partes andais de norte sul muitas léguas sem a agulha fazer notável diferença, noutras em pouco caminho por um mesmo meridiano fazem diferença, o mesmo acontece de Leste Oeste e por todos os outros rumos a razão disto ignoramos até agora por mais discursos que sobre isso façam os pilotos porquẽ como eles se apartarem destas certíssimas e experimentadas observações não podem ir bem fundados. A verdade é que não foi Deus servido de manifestar até agora aos engenhos humanos muitas coisas, & ele sabe a razão principal, porquẽ as encobre. Quem compreende a causa das marés, tão várias, tão diferentes, e tão ordenadas? que filosofia dará razão das monções dos ventos como há em muitas paragens com tanta ordem que nunca jamais faltam naqueles meses que geómetra achou até agora a precisa quadratura do Círculo? que médico soube a cura total da gota? Estas e outras muito menores cousas encobriu Deus aos homens pera mortificação dos brios dos nossos engenhos, e outras maiores, e mais dificultosas nos manifestou para honra das suas criaturas e pera o servirmos com elas. seja Ele por tudo infinitamente Louvado.[19]

Segue-se um texto relacionado com regras de navegação: abordando a extensão das singraduras, em função da força do vento e da mareação das naus, e apresentando um regimento das léguas, sob a forma gráfica, antes de passar a uma análise bastante detalhada da questão da declinação magnética. Começa por realçar a importância de conhecer a declinação magnética de cada local, pois, esta funciona como um indicador da proximidade de perigos no mar.

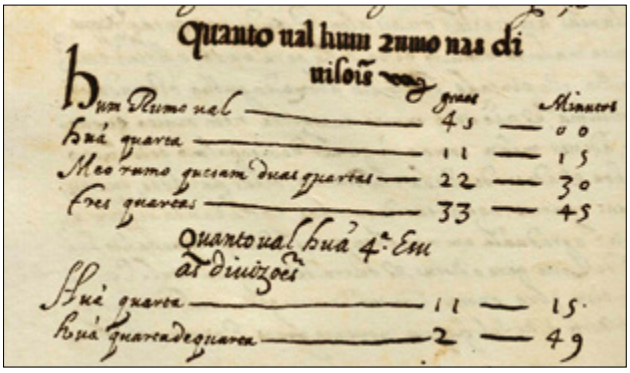


Figura 1 - Equivalência entre rumos (e suas subdivisões) e graus

[19] ATAÍDE, Boxer Codex (Boxer II mss), f. 55–55v.

Explica como deve ser feita a agulha e como se deve graduar a rosa dos ventos, referindo que deve ter duas escalas: uma que serve para governar o navio, dividida em rumos, meias partidas, quartas, meias quartas e quartas de quartas, e uma outra escala, dividida em graus, para determinar a declinação magnética. Esta última tinha o valor zero nas direções Este e Oeste, crescendo até 90, para Norte e para Sul. Tal acontecia porque a declinação magnética era determinada a partir da amplitude ortiva, ou occídua, do Sol e esta media-se a partir de Este ou de Oeste. Explica igualmente como se deve fazer a equivalência entre as duas escalas, ou seja, quantos graus vale cada rumo (45 graus), assim como qual o valor de cada subdivisão dos rumos. Curiosamente, no final, refere que se deve calcular a declinação usando as duas escalas, como forma de verificação da eventual existência de erros de cálculo: «E sempre é bom fazer a conta pelos graus que hão-de estar divididos pela última borda da agulha, E também fazer a conta pelas quartas para cotejar huma com outra»[20].

Passa em seguida a descrever os processos usados na época para determinar a declinação magnética. Refere que existem duas formas de atingir esse propósito, começando logo a explicar a mais antiga:

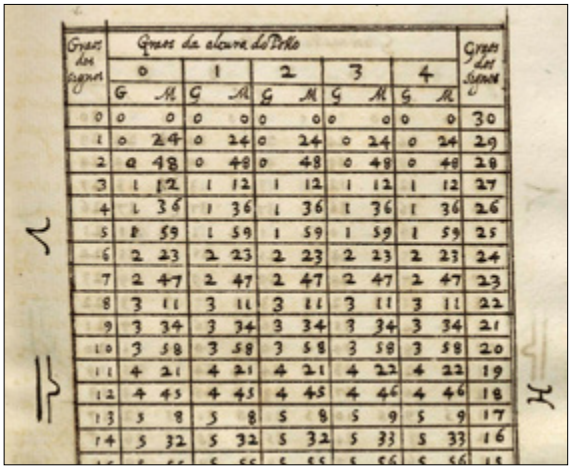
> Por dois modos se pode verificar a diferença, que a agulha faz. Um antigo de que usaram os pilotos com duas observações uma ao nascer e outra ao por do sol do mesmo dia, ou ao por do sol de um dia, e ao nascer do dia logo seguinte; & as regras destas observações são as que se segue.[21]

Seguem-se duas páginas de exemplos de cálculo. Na prática, o procedimento consistia em «calcular», analiticamente, a bissetriz do ângulo definido pelas direções do Sol no nascimento e no ocaso. Para tal, dividia-se a meio o valor da diferença entre ambas as direções, correspondendo esse resultado ao valor da declinação magnética. A necessidade de duas páginas resulta do facto de ele explicar diversos casos particulares: amplitude igual em ambas as observações, amplitude nula numa observação e diferente de zero na outra, amplitudes de valores diferentes, mas ambas para o mesmo lado (Norte ou Sul), ou amplitudes diferentes, sendo uma para Norte e a outra para Sul.

Seguidamente, explica o segundo processo, que se baseia no uso das tábuas de amplitudes. Inicia a explicação com uma descrição das referidas tábuas. Cada tabela era composta por sete colunas. A primeira e a sétima, tinham os valores de lugares do Sol, a intervalos de grau em grau. O lugar do Sol é a posição do astro sobre a eclítica, posição que varia ao longo do ano, correspondendo cada um dos 12 signos a uma faixa de 30º. As referidas colunas continham os graus dos signos, crescentes de 0º a 30º, na primeira, e decrescentes de 30º a 0º, na última. Deste modo, cada página servia para quatro signos, uma vez que a variação do lugar do Sol é simétrica em relação aos dois pontos equinociais, logo existem sempre quatro pontos

[20] *Ibid*., f. 59.

[21] *Ibid*.



Graus dos signos	Graus da alcura do Polo										Graus dos signos
	0		1		2		3		4		
	G	M	G	M	G	M	G	M	G	M	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
1	0	24	0	24	0	24	0	24	0	24	29
2	0	48	0	48	0	48	0	48	0	48	28
3	1	12	1	12	1	12	1	12	1	12	27
4	1	36	1	36	1	36	1	36	1	36	26
5	1	59	1	59	1	59	1	59	1	59	25
6	2	23	2	23	2	23	2	23	2	23	24
7	2	47	2	47	2	47	2	47	2	47	23
8	3	11	3	11	3	11	3	11	3	11	22
9	3	34	3	34	3	34	3	34	3	34	21
10	3	58	3	58	3	58	3	58	3	58	20
11	4	21	4	21	4	21	4	22	4	22	19
12	4	45	4	45	4	45	4	46	4	46	18
13	5	8	5	8	5	8	5	9	5	9	17
14	5	32	5	32	5	32	5	33	5	33	16

Figura 2 – Excerto de tabela de amplitudes de Lavanha

da eclítica que devolvem o mesmo valor de amplitude. As restantes cinco colunas, de cada página, continham os valores da amplitude, correspondendo cada uma das colunas a uma determinada altura do polo, ou seja, a uma dada latitude. Os valores da latitude variavam de grau em grau, começando no equador, até 44º, servindo a mesma tabela tanto para latitudes Norte como Sul. No final da página da explicação das tábuas, tem a seguinte informação: «Estas tábuas fez João Baptista Lavanha».[22]

Cada conjunto de quatro signos ocupava nove páginas, logo as tábuas ocupavam 27 páginas. Em termos práticos, estas tabelas não eram suficientes para resolver o problema de calcular a amplitude, uma vez que não contêm a indicação da data. Para a sua utilização era necessário dispor de outras tabelas, que forneciam o valor do lugar do Sol, para cada dia do ano. Na realidade, estas outras tabelas indicavam os valores do lugar do Sol não apenas para um ano, mas para um ciclo de quatro anos, três comuns e um bissexto.

Logo após as tabelas de Lavanha, Ataíde explica o que é a amplitude e o processo como a mesma pode ser obtida a partir das tabelas. Menciona a necessidade de consultar previamente outra tabela, referindo que a mesma se encontra adiante, a partir do fólio 83. Conhecido esse valor, e a latitude do observador, procura-se na página que contenha simultaneamente o valor do lugar do Sol encontrado, na outra tabela, e o valor da latitude, procurando-se o cruzamento da linha e da coluna respetivas, retirando o valor da amplitude. Este valor era contado a partir de Este caso fosse ao nascer do Sol, ou de Oeste, no ocaso, sendo medido para Norte, entre o equinócio da Primavera e o equinócio do Outono e medido para Sul, entre o Outono e a Primavera. Alerta ainda para a necessidade de arredondar os valores do lugar do Sol, para graus inteiros. Na tabela, os valores são apresentados em graus e minutos, mas a entrada na tabela de amplitudes era apenas em graus inteiros. Ataíde explica

[22] *Ibid.*, f. 60 v.



Figura 3 - Exemplo de cálculo da amplitude com as tabelas de Lavanha

que caso os minutos sejam inferiores a 30, ignoram-se; mas se forem superiores a 30, então deve-se arredondar para o grau imediatamente superior. Seguem-se três exemplos detalhados de cálculo, procurando abranger as diferentes situações: diferentes anos do ciclo bissexto/comuns, latitude Norte e latitude Sul, signos ascendentes (primeira coluna da tabela) e signos descendentes (sétima coluna da tabela) e período entre a Primavera e o Outono ou período entre o Outono e a Primavera.

Conhecida a amplitude, esta era usada para comparar com a direção do nascimento ou do ocaso do Sol, indicada pela agulha. A diferença entre ambas dava o valor da declinação magnética. Os procedimentos de cálculo são indicados no «Regimento para conhecer com estas tábuas a diferença da agulha».

Numa nota marginal, junto ao título do primeiro conjunto de regras, Ataíde faz uma referência ao facto de ter sido discípulo de Lavanha, dizendo que este teria criado um dispositivo para realizar estes cálculos, embora prefira não o usar: «Meu mestre, João Baptista Lavanha, para fazer estas operações ordenou umas lâminas de latão graduadas e porque me pareceram desnecessárias [?] faço os seguintes».[23]

O regimento exposto por Ataíde segue o modelo dos regimentos náuticos daquela época, apresentando um conjunto de casos de cálculo, que abranjam todas as situações possíveis, sob a forma de regras práticas de cálculo. Divide o regimento em dois blocos, o primeiro com as regras para o nascer do Sol, e o segundo para o ocaso.

Depois de terminar o regimento, apresenta outro conjunto de tabelas. Neste caso, são tabelas cujos dados de entrada são a latitude e a declinação. O autor destas tabelas seria Manuel de Figueiredo, cosmógrafo substituto de Lavanha, conforme já referido. Segundo

[23] *Ibid.*, f. 77.



Graos da altura do Pollo	Graos da Declinaçaõ											
	19		20		21		22		23		23 1/2	
	G	M	G	M	G	M	G	M	G	M	G	M
1	19	0	20	0	21	0	22	0	23	0	23	30
2	19	0	20	1	21	0	22	0	23	0	23	31
3	19	0	20	2	21	1	22	1	23	0	23	32
4	19	0	20	3	21	2	22	3	23	2	23	34
5	19	2	20	5	21	4	22	5	23	4	23	36
6	19	5	20	7	21	5	22	7	23	6	23	38
7	19	7	20	9	21	8	22	10	23	9	23	41
8	19	10	20	12	21	11	22	13	23	12	23	45
9	19	13	20	15	21	15	22	16	23	16	23	49

Figura 4 - Excerto de tabela de amplitudes de Figueiredo

Ataíde, estas tabelas seriam «mais fáceis para os mareantes». Este comentário de Ataíde resulta do facto de os pilotos estarem familiarizados com as tabelas de declinação, que usariam regularmente para calcular a latitude pela passagem meridiana do Sol. Por esse motivo, ambos os dados de entrada nas tabelas de Figueiredo, latitude e declinação, estavam presentes no seu quotidiano, ao contrário do lugar do Sol. Para estas outras tabelas de amplitude, a explicação resume-se a meia página. Na prática, a diferença entre estas e as de Lavanha resume-se a um dado de entrada: lugar do Sol, no caso de Lavanha, e declinação para as tabelas de Figueiredo. A explicação destas tabelas fica concluída com o seguinte excerto:

> E sabidas elas, usareis em tudo o mais do regimento passado, e quando houver graus e minutos na declinação ou na altura tomareis vossa parte proporcional. E se entre estas tábuas e as passadas houver alguma diferença, ou será muito pouca, ou tereis errado na conta.[24]

As tabelas de Figueiredo contêm também sete colunas por página. A primeira tem os valores da latitude, a intervalos de grau em grau, e as restantes seis correspondem a diferentes valores de declinação, também a intervalos de grau em grau. Os valores de declinação variam de 1º a 23° existindo uma última coluna para 23,5º. Quanto à latitude varia entre 1º e 45°, distribuídos por duas páginas, para cada conjunto de seis valores de declinação, sendo necessárias apenas oito páginas para todas as tabelas.

Antes de prosseguir com a análise do manuscrito, importa esclarecer por que motivo a amplitude poderia ser obtida a partir de dois tipos diferentes de tabelas? Devido ao movimento de translação da Terra em torno do Sol, existe um movimento aparente do Sol, em torno da Terra, com a duração de um ano. Devido à inclinação do eixo da Terra, esse movimento não é feito sobre o plano do equador, mas sobre um outro plano, o da eclítica. Esta linha

[24] *Ibid.*, f. 78.

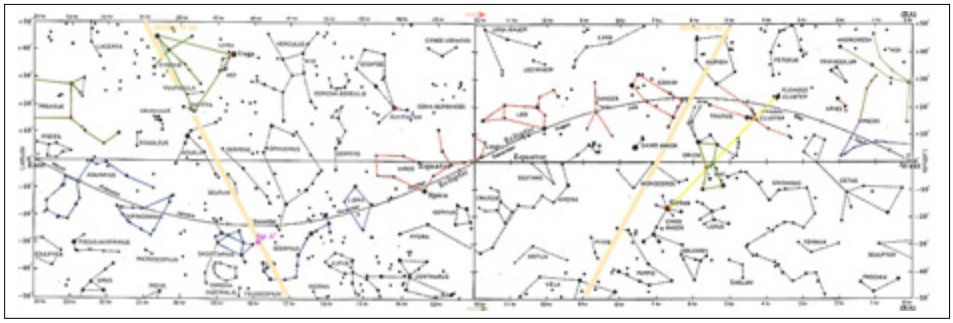


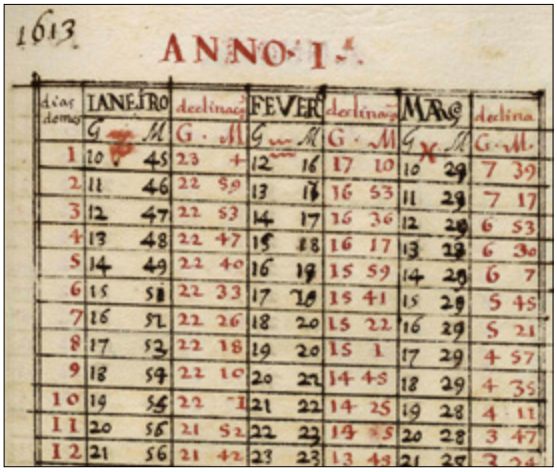
Figura 5 - Planificação de parte da esfera celeste

cruza o equador em dois momentos, os equinócios da Primavera e do Outono; e tem o seu máximo afastamento do equador, quando o Sol se encontra sobre os trópicos de Câncer e de Capricórnio, ou seja, nos solstícios. Na figura 5, o equador celeste está representado pela linha horizontal central, e a eclítica pela linha ondulada, que cruza o equador e vai passando pelas diferentes constelações do Zodíaco. Designa-se por longitude celeste a posição do Sol sobre a eclítica, nesse percurso anual, a qual se mede de 0º a 360º, no sentido contrário aos ponteiros do relógio, com origem no Ponto Vernal, que é local do Sol no instante do equinócio da Primavera, que na figura coincide com com os extremos da semirreta que representa o equador. Na época de Ataíde, esta coordenada designava-se por lugar do Sol sendo tabelado em graus, dentro dos signos do Zodíaco, conforme já se explicou. Por outro lado, a declinação do Sol é a distância angular entre o equador e posição do astro sobre a eclítica, ou seja, na figura corresponde à distância entre a linha do equador e a linha da elítica, medida na vertical. Logo a cada lugar do Sol corresponde um determinado valor de declinação. Nestas circunstâncias, a amplitude pode ser tabelada, tanto em função do lugar do Sol, como da declinação.

Uma vez que D. António de Ataíde ensinou a calcular a amplitude por dois métodos, o de Lavanha, usando o lugar do Sol; e o de Figueiredo, recorrendo à declinação; reuniu numa única tabela essas duas coordenadas. O título que deu à tabela identifica essa dupla utilização «Tabuas do lugar do Sol e da sua declinação». Em cada página da tabela apresenta os valores de ambas as coordenadas para períodos de três meses. As tabelas abrangem um conjunto de quatro anos, três comuns e um bissexto e na primeira página, com os três primeiros meses do ano I, indicou que a mesma diz respeito a 1613.[25]

Terminada esta abordagem à questão das amplitudes, o texto volta aos roteiros, a partir do fólio 91. Esta temática, preenche quase a totalidade do manuscrito, até final. Apenas se desvia dela, quando é apresentada uma transcrição de parte do **Regimento Náutico** de João Baptista Lavanha. Este texto, publicado em 1595, foi a primeira obra publicada em Portugal,

[25] A mesma tabela poderia ser usada para alguns ciclos seguintes, de anos comuns e ano bissexto, sem cometer grandes erros. No entanto, ao fim de cada ciclo, seria necessária uma pequena correção dos valores, portanto o erro ia crescendo, daí a importância de saber qual o ciclo para o qual as tabelas tinham sido calculadas.


1613 ANNO 1.

dias do mes	IANEIRO G	M	declinaç G	M	FEVER G	M	declinaç G	M	MARÇ G	M	declina G	M
1	10	45	23	+	12	16	17	10	10	29	7	39
2	11	46	22	59	13	18	16	53	11	29	7	17
3	12	47	22	53	14	17	16	36	12	29	6	53
4	13	48	22	47	15	18	16	17	13	29	6	30
5	14	49	22	40	16	19	15	59	14	29	6	7
6	15	51	22	33	17	20	15	41	15	29	5	45
7	16	52	22	26	18	20	15	22	16	29	5	21
8	17	53	22	18	19	20	15	1	17	29	4	57
9	18	54	22	10	20	22	14	45	18	29	4	35
10	19	55	22	1	21	22	14	25	19	28	4	11
11	20	56	21	52	22	23	14	5	20	28	3	47
12	21	56	21	42	23	23	13	43	21	28	3	24

Figura 6 - Excerto da tabela com lugares do Sol e declinação

por um cosmógrafo-mor, com regras práticas, para uso dos pilotos. O texto apresenta diversos regimentos, nomeadamente os que servem para determinar, a partir de observações astronómicas, a «Altura do Polo», designação dada na época à latitude, tendo Ataíde copiado esses textos. Lavanha explicou como esta coordenada poderia ser calculada pela observação do Sol na passagem meridiana; pela observação de algumas estrelas fixas e por último recorrendo à observação de estrela Polar e pelas guardas.[26] Depois de explicar estas três formas de calcular a latitude, Lavanha ensina ainda o modo de saber as horas, durante a noite, pelo movimento das estrelas, tendo sido transcrita também essa parte e terminando assim a cópia parcial que Ataíde fez do **Regimento Náutico**, a qual se encontra desde o fólio 131 ao 141. No fólio 142 são retomados os roteiros.

Não é relevante estar a desenvolver a análise destes processos, no entanto, importa apresentar breves comentários aos mesmos. Aquilo que D. António fez foi uma cópia integral do texto impresso.[27] As partes finais: latitude pela Polar e determinação das horas noturnas, não oferecem qualquer comentário. Sobre a latitude pelas estrelas fixas, de referir apenas que para as usar é necessária uma tabela com as coordenadas das referidas estrelas. Essa tabela existe no **Regimento Náutico** e foi copiada para o manuscrito. Quanto à latitude pelo sol, também é necessária uma tabela com a declinação do sol. Essa tabela aparece no **Regimento Náutico** exatamente antes da explicação das regras, mas não foi copiada por Ataíde. Na realidade, o manuscrito, que tem vindo a ser analisado, já tem uma tabela de declinações, a qual foi anteriormente mencionada, e que poderia ser usada para calcular a latitude. Porém, os

[26] As guardas, Merak e Dubhe, são as duas estrelas mais brilhantes da constelação da Ursa Maior e são normalmente usadas para ajudar a encontrar a estrela Polar.

[27] Não foi feita uma comparação detalhada, para verificar se existem gralhas omissões, ou texto acrescentado, mas não se encontraram diferenças nas partes que se compararam.

valores da tabela do **Regimento Náutico** são ligeiramente diferentes dos que se encontram no manuscrito. No **Regimento Náutico**, Lavanha considerou o valor de 23° 28', proposto por Copérnico, como o máximo de declinação e posteriormente retomou o valor de 23°30, que era defendido, por exemplo por Pedro Nunes, sendo este o usado nas tabelas do manuscrito. Esta diferença, entre o manuscrito de Ataíde e o impresso de Lavanha, nos valores tabelados de declinação torna inúteis todos os exemplos de cálculo apresentados no **Regimento Náutico** e que foram transcritos no manuscrito. Estes exemplos mencionam os anos de 1594 ou 1595 e as tabelas do manuscrito aplicam-se a anos afastados cerca de duas décadas nos quais já faz alguma diferença o erro acumulado nos valores da declinação

As últimas folhas do manuscrito retomam a questão da declinação magnética, mostrando valores da mesma registados em roteiros usados pelos pilotos. Ao primeiro conjunto de informações deu o seguinte título: «Lugares em que a agulha faz variação neste caminho da India, tiradas de dois roteiros de Vicente Roiz e verificado e experimentado por mim por muito largo tempo», ao qual se segue: «Observações acerca da variação da agulha feitas pelo grande Dom João de Castro, na viagem e roteiro que fez do Mar Roxo». Em ambos os casos, apresenta os valores da declinação para diversos pontos das viagens consideradas. O conhecimento destes valores era importante para melhorar o rigor do posicionamento, especialmente em alto-mar, onde apenas era possível conhecer a latitude dos locais, usando observações astronómicas.

Antes de expor os valores de declinação de Vicente Roiz, dedica pouco mais de uma página a expor uma proposta, que adiante se transcreve, para comentar a mesma em seguida:

> Que léguas vale uma quarta da agulha por cada altura que se nomeia tirada de seu meridiano, ou antes de chegar a ele
>
> Pela linha equinocial quatrocentas léguas 400
>
> Por 20 graus trezentos e setenta 370
>
> Por 30 graus trezentos e cinquenta 350
>
> Por 36 graus trezentos e trinta 330
>
> Por 40 graus trezentas 300
>
> Isto vale uma quarta de nordestear ou norestear, tirado de seu meridiano.
>
> Pelo que sabendo bem marcar a agulha e fazer-lhe sua conta vos aproveitará muito para a navegação que trazeis do Brasil para o Cabo de Boa Esperança, por onde a agulha faz grande diferença, e esta travessia é mais curta do que a situam nas cartas, por onde muitas vezes a nau é no Cabo de Boa Esperança e os pontos estão muito atrás e sabendo marcar a agulha ajuda muito a saber aonde a nau está, por esta altura das ilhas de Tristão da Cunha para a terra porque conforme a diferença que vos fizer assim entendereis quanto estais do parcel das agulhas onde a agulha é fixa, que por este respeito lhe puseram este nome, porque tendo a agulha uma quarta por esta altura de 35 36 graus das ilhas de Tristão da Cunha para a terra entendereis que estais 330 léguas do parcel e se fizer menos diferença lhe fareis a conta conforme aos graus que achardes, que a agulha nordestea, dando

> a cada grau 30 léguas que tanto tem por esta altura e paralelo um grau, o mesmo vos servirá esta conta para a altura das Flores, onde a agulha é também fixa e é outro meridiano e tudo isto eu tenho muito bem experimentado e achado ser verdadeiro por muitas vezes…[28].

Já anteriormente se viu que D. António considerava que a proposta de João de Lisboa, para calcular a longitude a partir da declinação magnética, não era correta. No entanto, aquilo que ele aqui apresenta é exatamente uma parte da proposta de João de Lisboa. Embora Ataíde considere um valor de léguas por quarta, diferente daquele que é indicado por João de Lisboa, o enunciado é semelhante em ambos os textos.[29] Qual o motivo para esta aparente contradição, por um lado, considera inútil a proposta de João de Lisboa, e por outro, apresenta uma parte da mesma? A resposta encontra-se no próprio texto de Ataíde. Nalgumas regiões do globo, os meridianos coincidiam com as linhas de igual declinação magnética. Uma dessas regiões era o Atlântico Sul, muito frequentado pela navegação portuguesa que se dirigia para a Ásia. A observação dos valores de declinação magnética, na aproximação ao Cabo da Boa Esperança, permitia ter uma noção aproximada da distância que faltava para o atingir. Aquele cabo encontra-se bastante próximo do Cabo das Agulhas, que foi assim nomeado porque na proximidade dele as agulhas apresentam declinação nula. Note-se que D. António de Ataíde menciona que a mesma relação entre declinação magnética e longitude também se poderia aplicar na proximidade da ilha das Flores, na qual a declinação também era nula, embora se encontrasse sobre outro meridiano, como ele refere.

Considerações finais

O objetivo principal deste estudo foi perceber a relevância do conhecimento da declinação magnética para a segurança da navegação, nas centúrias de Quinhentos e de Seiscentos. Para tal, foram apresentados alguns contributos para o conhecimento do fenómeno naquela época. O primeiro autor estudado foi um piloto, João de Lisboa. Num tratado sobre a agulha de marear mencionou a declinação magnética e sugeriu forma de determinar a mesma. Expôs também uma teoria na qual relacionava a declinação com a longitude. Embora errada, esta teoria teve seguidores durante séculos.

O assunto mereceu a atenção de diversos cosmógrafos, sendo apresentados os contributos de três deles: Francisco Faleiro, Pedro Nunes e João Baptista Lavanha. Todos eles sugeriram processos para determinar a declinação magnética, destacando-se dois deles: observando duas

[28] ATAÍDE, Boxer Codex (Boxer II mss), f. 154-154 v.

[29] O texto de João de Lisboa começa assim:
"Estes são os paralelos, e quanto vale cada quarta de agulha que te norestear ou nordestear
Item. A equinocial vale a quarta da agulha que norestear e nordestear 350 léguas…» LISBOA, João de, Livro de Marinharia, *in*: CANAS, António Costa (Org.), **Obras Pioneiras da Cultura Portuguesa. Primeiras obras de marinharia e guerra marítima**, Lisboa: Círculo de Leitores, 2018, v. 9, p. 92.

vezes a direção do Sol, no nascimento e no ocaso; ou apenas uma vez o Sol, no nascimento ou no ocaso. Usando o primeiro processo, determinava-se a bissetriz do ângulo definido pelas duas direções, a qual coincidia com a linha Norte-Sul verdadeira. Comparando esta com a direção indicada pela agulha, obtinha-se a declinação magnética. O segundo processo consistia na comparação entre a direção magnética do nascimento, ou do ocaso, do Sol e a direção verdadeira, a qual poderia ser calculada. Aquilo que se calculava era a amplitude ortiva (nascimento) ou occídua (ocaso), a qual dependia da latitude do observador e da declinação do Sol, variando esta ao longo do ano. Faleiro mencionou essa relação entre a amplitude, a latitude e a declinação, mas indicou uma relação incorreta entre estes três valores. Pedro Nunes indicou a relação correta, mas não calculou tabelas de amplitude, que era aquilo que os pilotos precisavam. Quanto a Lavanha é apontado por vários autores como sendo o responsável pela elaboração das tabelas de amplitudes que se usaram sistematicamente ao longo do século XVII. Independentemente de ser, ou não, o autor dessas tabelas, sabe-se que Lavanha recomendou o seu uso a diversos homens do mar.

Uma das pessoas que teria aprendido arte de navegar com Lavanha foi D. António de Ataíde. Figura da alta nobreza portuguesa, Conde da Castanheira, teve uma carreira bastante ligada às atividades náuticas. Embora o seu estatuto social não exigisse que dominasse as técnicas de navegação, os seus escritos demonstram que se tratou de uma personagem que compreendia bem as técnicas utilizadas pelos pilotos. Nos seus textos refere diversas vezes o nome de Lavanha, mencionado que teria sido o seu mestre, sobre estas matérias.

Foi realizada uma análise de um manuscrito atribuído a Ataíde. Grande parte do seu conteúdo é composta por textos roteirísticos, abrangendo as rotas mais frequentadas pelos portugueses, no Atlântico e no Indico. Porém, integra igualmente uma pequena parte dedicada às agulhas magnéticas e ao tema da declinação magnética. Explica o método mais antigo, baseado na observação da direção do Sol no nascimento e também no ocaso. Seguidamente explica o processo mais recente, no qual basta apenas uma observação do Sol. Explica detalhadamente o seu uso e apresenta duas tabelas distintas que podem ser utilizadas para a sua aplicação: de Lavanha, com latitude e lugar do Sol, como argumentos de entrada; e outra de Manuel de Figueiredo, em que se usa a declinação, em vez do lugar do Sol.

O Conde da Castanheira chama a atenção para a importância do conhecimento da declinação magnética, para uma navegação mais segura. Mesmo no final do manuscrito apresenta excertos de alguns roteiros, com valores da declinação para diferentes locais praticados pelos navegadores portugueses. Embora fosse crítico da proposta, errada, de João de Lisboa, apresenta também um pequeno texto, no qual adapta uma parte dessa proposta, referindo que na volta do largo, no Atlântico Sul, em direção ao Cabo da Boa Esperança, a variação da declinação era um excelente auxiliar para ter uma noção aproximada da distância ao Cabo, em longitude, aumentando assim a segurança da navegação na região.

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Luís de. Contribuição das navegações do séc. XVI para o conhecimento do magnetismo terrestre. **Revista da Universidade de Coimbra**, v. XXIV, p. 5–22, 1970.

ALBUQUERQUE, Luís de. Instrumentos de alturas e a técnica da navegação. *In*: **Estudos de História**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1976, v. IV, p. 1–179.

ATAÍDE, D. António de. Boxer Codex (Boxer II mss).

COSTA, Abel Fontoura da. **A Marinharia dos Descobrimentos**. 4.º. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1983.

DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio. D. António de Ataíde, Capitão-mor da Armada da Índia de 1611. *In*: **A abertura do mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Portugueses. Em homenagem a Luís de Albuquerque**. Lisboa: Editorial Presença, 1987, v. II, p. 51–72.

FALEIRO, Francisco. **Tratado del esphera y del arte del marear con el regimieto de las alturas cõ alguas reglas nueuamete escritas muy necessarias**. Sevilha: Juan Cromberger, 1535.

LISBOA, João de. Livro de Marinharia. *In*: CANAS, António Costa (Org.). **Obras Pioneiras da Cultura Portuguesa. Primeiras obras de marinharia e guerra marítima**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2018, v. 9, p. 47–407.

NUNES, Pedro. **Obras. Tratado da Sphera. Astronomici Introdvctorii de Spaera Epitome**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002.

NUNES, Pedro. Tratado que ho doutor Pedro nunez fez sobre certas duuidas da nauegação: dirigido a el Rey nosso senhor. *In*: **Obras. Tratado da Sphera. Astronomici Introdvctorii de Spaera Epitome**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002, v. I, p. 105–119.

UMA ROTA DE REGRESSO DAS ILHAS MOLUCAS A MALACA NO SÉCULO XVI

Jorge Semedo de Matos[1]

Resumo

A primeira grande viagem ordenada por Afonso de Albuquerque, logo após a conquista de Malaca, em 1511, foi a de António Abreu às ilhas de Banda, onde se comerciava o cravo a noz e o macis. Digamos que foi a primeira grande rota onde os portugueses entraram, naturalmente, com auxílio dos pilotos locais, e dele nos chegaram vários roteiros, alguns deles bastante precoces. Curiosamente não aparecem em nenhuma das grandes colecções de roteiros a descrição da rota de regresso a Malaca, apesar da sua complexidade.

As circunstâncias de uma visita recente ao Brasil, onde tive ocasião de contactar com a Directoria do Património Histórico da Marinha, permitiu-me aceder a um códice da Biblioteca Nacional do Brasil, com uma colecção de roteiros, que nunca tinha conseguido consultar. Teixeira da Mota referiu-se a ela, em tempos, e existe um microfilme em Portugal, mas o mau estado do original impede a leitura da maior parte da cópia. Só no Brasil e com a colaboração da Directoria me foi possível aceder ao texto, verificando que tem um conjunto de quatro roteiros, que descrevem o caminho marítimo das Molucas a Malaca. São esses roteiros e a respectiva rota que serão o alvo deste trabalho

Palavras-chave: Molucas; Sueste Asiático; Náutica; Roteiros.

Abstract

The first major voyage commissioned by Afonso de Albuquerque shortly after the conquest of Malacca in 1511 was that of António Abreu to the Banda Islands, where nutmeg and mace were traded. Let's say it was the first major route the Portuguese embarked on, with the help of local pilots, of course, and several itineraries have survived, some of them quite early. Strangely, none of the significant collections of rutters include a description of the return voyage to Malacca, despite its complexity.

The circumstances of a recent visit to Brazil, where I had the opportunity to liaise with the Diretoria do Património Histórico da Marinha, provided me with access to a codex from

[1] Academia de Marinha. CINAV e CHUL.

the Brazilian National Library containing a collection of itineraries that I had not been able to consult before. Teixeira da Mota had referred to it at the time, and a microfilm of it exists in Portugal; however, the poor condition of the original makes it impossible to read the copies. It was only in Brazil, and in cooperation with the Diretoria, that I was able to access the text and discover that it contains a set of four scripts describing the sea route from the Moluccas to Malacca. These scripts and the respective route will be the focus of this work.

Keywords: Maluku Islands; Southeast Asia; Nautical Science; Rutters.

As Ilhas Molucas

As ilhas Molucas, tão longínquas como cobiçadas, foram alvo da atenção das monarquias ibéricas, na demanda de uma mercadoria muito rara e apreciada que apenas se cultivava naqueles solos vulcânicos equatoriais. O cravo, também chamado "cravo-de-cabecinha" ou "cravinho", de intenso sabor e ao qual se atribuíam qualidades medicinais, aparecia na Europa há muitos séculos, mas o seu preço era exorbitante. Chegar às ilhas Molucas – onde ele se produzia – e ocupá-las para dominar a sua produção e venda era pois uma ambição das monarquias europeias, nomeadamente a portuguesa que, depois de ter alcançado a Índia através do mar, estava mais perto da fonte destas especiarias. Em Agosto de 1511, Afonso de Albuquerque concretizava a conquista de Malaca, que era um entreposto de comércio, onde se cruzavam várias rotas marítimas, circulando ao ritmo das monções asiáticas.[2]

Logo em Novembro, Albuquerque organiza uma armada que, nas suas próprias palavras, iria carregada de mercadorias para ir "aas ilhas do cravo", especificando adiante

> "praza a noso senhor que os qeira levar e trazer a salvamento, e com fumdamento direm á ilha de bandam, ilha das maças e noz mozcada, e dy irem espalmar a hum cabo que se se chama ambam, de hua ilha gramde que está quatro dias de caminho das ilhas do cravo […]"[3]

Novembro ou Dezembro era a época própria para fazer a viagem até ao Mar das Flores, mas a continuação para o norte, até alcançar estas ilhas das maças e da noz-moscada, exige que se espere até ao mês de Abril. Isso não teria sido um grande inconveniente, porque todas as escalas desde Malaca até às Flores eram locais de comércio profícuo, que os portugueses queriam conhecer e onde podiam demorar-se sem problema. Depois, chegando ao cabo das Flores, entre Abril e Maio (melhor), a viagem far-se-ia muito bem até Banda e Amboino, como tinha mandado o Governador. Nos meses que se seguiam – de Junho a Novembro – o vento permitiria ainda viajar até às ilhas Molucas, onde se produzia o cravo; mas depois, o regresso ao Sul só podia fazer-se em Dezembro ou Janeiro. Todavia, para continuar o caminho até Malaca havia que esperar nas ilhas de Banda até ao mês de Maio, podendo chegar-se ao destino por alturas de Setembro (por vezes mais tarde). Ou seja, para fazer a viagem de Malaca até às "Ilhas do Cravo" (Molucas) e regressar, os navios demorariam quase dois anos. Aquele

[2] As monções asiáticas são um fenómeno climático provocado pela grande massa continental da Ásia, que aquece e arrefece ao longo do ano a um ritmo diferente das regiões oceânicas que a envolvem. São as diferenças de temperatura entre a terra e a água, conjugadas com a circulação geral da atmosfera que criam o regime de monções, que se manifesta pela alternância sazonal da diferença de ventos. Um fenómeno que determina toda a vida das gentes afectadas por este regime, neste caso a vida dos homens do mar que têm épocas muito específicas para fazer as suas viagens. Viajam com a monção adequada, uma vez que a propulsão dos seus navios é apenas a força do vento nas velas. Não é possível compreender as viagens marítimas anteriores à propulsão mecânica sem compreender a circulação geral da atmosfera e os fenómenos específicos de certas regiões do Globo. Nomeadamente o regime das monções. Para uma compreensão esquemática ver, **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**, Lisboa, 2018, pp. 37-45.

[3] **Cartas de Afonso de Albuquerque**, vol 1, Lisboa, 1884, p. 68.

último troço da viagem, que separava Amboino das Molucas, podia custar mais um ano no tempo total da viagem. Um ano que, além do mais, era comercialmente improdutivo, porque se resumia a uma espera de monção para poder navegar.[4]

António de Abreu, naturalmente não foi até às Molucas, como não foram os navios portugueses que se lhe seguiram, até 1519.[5] O comércio do cravo era feito em Banda e Amboino, onde os molucanos (ou outros) o vinham vender, transportando-o em coracoras, que dispunham de remos e podiam fazer a viagem fora de monção.[6] Assim acontecia, já antes da chegada dos portugueses, com todos os comerciantes do Arquipélago[7] Indonésio e Sueste Asiático, que negociavam com esta mercadoria.

A compreensão desta dificuldade imposta pelas condições climáticas naturais é muito importante, para que se perceba bem o papel de entreposto que ficou reservado às ilhas de Amboino e Banda, colocadas entre duas monções e facilitando o comércio de um produto que não produziam. E ajuda-nos ainda a definir melhor de que ilhas estamos a falar, quando nos referimos às Molucas, que são o ponto de partida das rotas que pretendo mostrar adiante.

Tomé Pires, na Suma Oriental, diz-nos "As Jlhas de maluco Sam cimquo que dam crauo s. a primcipall se chama ternate & a outra tidore E a outra motes E a outra maqujem E a outra pacham […][8]. Começa este capítulo da sua descrição dizendo "chegados somos aas Ilhas de maluco […]" e escreveu isso, depois de ter falado no capítulo anterior das ilhas de "Banda, Ceram, Amboina". Ou seja, não faz nenhuma confusão destas ilhas do sul com as que chama de "Jlhas de Maluquo", que produzem o cravo e estão um pouco mais a norte. De igual forma, Fernão de Magalhães, quando em Setembro de 1519 escreveu um pequeno memorial que deixou a Carlos V, sobre a localização de várias terras já exploradas por portugueses, dizia explicitamente "… Las yslas de maluco son cinco", a que segue a sua localização, de acordo com a sua ideia. Refere-se pois às cinco ilhas que produziam cravo – as mesmas do texto de Tomé Pires –, que eram o pomo da discórdia entre Portugal e Espanha e a razão de ser da sua expedição. As cinco ilhas muito ricas, porque eram as únicas onde se produzia o cravo, que ficavam – segundo ele – dentro do hemisfério castelhano decorrente de Tordesilhas.[9]

---

[4] MATOS, Jorge Semedo de - "Os portugueses no caminho de Banda e Molucas", p. 138.

[5] É provável que Álvaro Coelho (Cocho) tenha ido a Ternate em 1516 ou 1517, (eventualmente) embarcado em navios locais, mas a primeira armada portuguesa que lá chegou foi a de Tristão de Meneses, em 1519.

[6] As coracoras dispunham de remos e vela, podendo navegar fora da monção favorável, mas não podiam ir muito longe, por falta de autonomia. O pequeno troço da viagem, entre as Molucas e Banda ou Amboino, também podia fazer-se em juncos, saindo das Molucas em Dezembro ou Janeiro e regressando em Junho. A viagem era curta, mas as monções são muito definidas e condicionam os navios de vela.

[7] Doravante chamar-lhe-ei apenas "Arquipélago", adoptando uma designação comum na historiografia europeia.

[8] CORTESÃO, Armando - **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues**, p. 338.

[9] Não fora a ameaça da presença espanhola nesta região – ameaça que se tornou iminente a partir do momento em que Magalhães larga de Sanlucar de Barameda para a sua expedição – a compra de cravo poderia decorrer, como sempre fora (em Amboino ou Banda), e a construção de uma fortaleza em Ternate não seria uma urgência da coroa portuguesa.

Pelos vistos, não havia quaisquer dúvidas – nem sequer para Fernão de Magalhães – de quais eram as ilhas Molucas, que não se confundiam com as ilhas de Banda ou de Amboino. O mesmo conceito está presente na correspondência dos capitães de Malaca até 1520. Todas as missivas falam de viagens portuguesas a Banda, às vezes referindo que há um caminho fácil dessas ilhas para as Molucas; mas distinguindo muito bem o que são as primeiras e o que são as segundas. Numa dessas cartas, datada de 23 de Agosto de 1520, o Capitão de Malaca, Garcia de Sá, explica a el-Rei que Tristão de Meneses foi às Molucas, mas teve de lá ficar, à espera de monção para o regresso. Assim tinha sempre de acontecer e estas novas assim lhe tinham chegado, por alguém que apenas tinha ido a Banda, regressando a Malaca sem ter passado por essa dificuldade.



Fig 1. As ilhas Molucas, indicadas por Tomé Pires e Fernão de Magalhães, bem como as Ilhas de Banda, Amboino (Ambom), Buro e Seram. A proximidade do Equador faz com que sofram uma alternância sazonal de ventos, que condicionam as viagens de norte para sul e de sul para norte.

Esta carta de 1520 parece-me muito importante, porque ela marca uma diferença no discurso português sobre esta realidade geográfica. A partir de então, Portugal iria afirmar perante Castela a sua prioridade de "descoberta" e presença nas ilhas Molucas, sendo frequente incluir nesta designação as ilhas de Amboino, Banda e mesmo Ceram e Buro, onde tinha chegado António de Abreu em 1512. Era natural que assim tenham feito, porque essa assimilação das ilhas do sul reforçava a argumentação portuguesa, com a prioridade de chegada. Mas era um argumento que decorria apenas de um interesse político, face à contestação castelhana. Não vou desenvolver muito mais esta questão, no âmbito deste trabalho, sobretudo porque o assunto é complexo e merece um estudo mais completo e adequado, que não este. Algo em que possa ser analisada toda a correspondência trocada nesta primeira década da presença em Malaca, comparando os termos usados com o conceito geográfico local e o significado do topónimo Molucas (ou ilhas de Maluko (Moluko)), confrontando-os depois

com a fórmula adoptada no argumentário português na Conferência de Badajoz-Elvas, onde estava em causa o direito de tutela sobre essas ilhas.[10]

Os roteiros que pretendo apresentar adiante – numa sequência de quatro –, descrevem um percurso que começa na Ilha de Ternate, a que está mais a norte de todas as Molucas (que foi a principal posição portuguesa na região, durante o século XVI), e termina na ilha de Java, ou, mais concretamente, no estreito de Madura, onde está a cidade de Gresik. Foi uma rota que os portugueses sempre utilizaram – sobretudo os comerciantes privados que tinham negócios em todo o Sueste Asiático –, mesmo depois de terem sido encontradas alternativas para ir às Molucas, de forma mais simples, ou mais rápida, como veremos. Sofreu, porém, algumas variações e teve utilizações diversas, consoante as circunstâncias que rodearam a presença nacional nessas ilhas do Arquipélago. Por isso me parece útil desenvolver um pouco mais as condições em que decorreu essa presença, ao longo do século XVI e princípio do XVII, porque isso influenciou as rotas e dá-nos uma ideia da época em que foram escritos os respectivos roteiros.

A presença portuguesa nas Molucas

Como dito *supra*, a primeira viagem portuguesa a estas ilhas orientais foi a de António de Abreu, em 1511-12. A armada era composta por três navios, um deles comandado por Francisco Serrão, que levava consigo o piloto Gonçalo de Oliveira. Tratava-se da nau *Sabaia* que, desafortunadamente, naufragou a nordeste da ilha de Madura, perto de Sapude.[11] Felizmente salvaram-se as pessoas embarcadas e quase toda a mercadoria, permitindo que continuassem a viagem. Mas em Banda, Serrão deu-se conta do negócio que se perdia por não ter o seu navio, e comprou um junco, que carregou e com o qual tencionava regressar a Malaca. Quis o destino, porém, que não chegasse ao seu destino, voltando a naufragar junto a uns baixos coralíferos, que as fontes designam por Lusupino (ou Luçapino).[12] Ali foi recolhido por um junco malaio, que o levou até Amboino, onde ficou algum tempo e onde o Sultão de Ternate o foi buscar para o levar para a sua ilha, junto com os seus companheiros de infortúnio. Francisco Serrão chegaria, portanto às Molucas, por alturas de 1512-13 e foi, efectivamente, o primeiro português a fazê-lo. Com a amizade do soberano, ali permaneceu até à sua morte, em 1621, funcionando como um feitor português que preparava o carregamento de cravo que fazia chegar a Banda, onde os navios portugueses continuariam a ir recolhê-lo.

---

[10] Eu tenho insistido nesta questão da designação geográfica de Molucas, porque sempre me pareceu que não era um detalhe sem importância. Trata-se de um comportamento que evoluiu em função de uma razão política e que decorre de interesses, experiências e vivências orientais e europeias, competindo à História compreendê-las e explicá-las. São comportamentos humanos, num tempo próprio e em circunstâncias determinadas.

[11] Francisco Rodrigues era o piloto da nau capitânia, a *Santa Catarina*, e deixou destas viagens um conjunto de relatos e mapas, entre os quais um onde está a ilha de Java e Madura, com a indicação de "pude [Sapude] honde se perdeu a sabaia"

[12] Na verdade os baixos de Pulau Maisel, situados em 05º 33' S; 127º 30' E.

Uma carta sem identificação de autor (provavelmente de D. Aleixo de Meneses, na altura capitão de Malaca), datada de 20 de Agosto de 1518, diz expressamente ao rei "tem Vossa Alteza muita necesydade, segundo informação que diso tenho, de aver feitoria e Banda, onde ha mester fazer-se caza forte".[13] O autor da carta estava consciente do papel das ilhas de Banda (podia ser Amboino, como veio a acontecer), enquanto entreposto do comércio do cravo, porque ficava entre as duas monções e poupava uma viagem longa. Estou em crer que a solução adoptada até então era do agrado dos portugueses, sobretudo enquanto Francisco Serrão tratasse do cravo em Ternate, para o trazer a Banda. Aparentemente, não havia necessidade de ocupação do território, nem da implantação de qualquer fortificação, desde que o comércio pudesse continuar a funcionar, garantindo o cravo para el-Rei, que seria encaminhado para a Índia e para Lisboa.

Todavia, tudo viria a mudar quando surgiu a notícia da viagem de Fernão de Magalhães, trazendo a ameaça de que Castela poderia vir a ocupar algumas daquelas ilhas, reivindicando-as como sendo um direito seu de conquista. A partir de então, D. Manuel quer que elas sejam uma possessão portuguesa, de facto, e vai tentar criar todas as condições para afirmar esse direito. Independentemente das contas complexas e nada fiáveis que pudessem ser feitas para determinar a longitude das Molucas, construir uma fortaleza em Ternate, com condições de proteger um fundeadouro e abrigar uma armada, era um argumento insuperável e urgente para qualquer negociação com Castela. Deu então ordens para que a fortificação fosse construída, sendo esse o propósito da viagem de Tristão de Meneses, em 1519, embora não o tenha conseguido fazer na altura.[14]

Em boa verdade, a pressa que mostravam em fazê-lo depois de 1518 ou 1519 justificava-se perfeitamente, tanto mais que houve dois navios da armada de Magalhães que ali passaram em 1521, fundeando em Tidore. Contudo, a primeira pedra da fortaleza de S. João Baptista de Ternate só seria lançada a 24 de Junho de 1522, pouco depois de ali ter chegado António de Brito, primeiro capitão nomeado para o cargo. Nessa altura já os espanhóis tinham carregado cravo e zarpado para os seus destinos.[15] Felizmente para os portugueses, a rota do Pacífico não era fácil e, até 1565, nunca encontraram uma via de regresso à

[13] SÁ, Artur Basílio de (ed.) - **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Insulíndia**, p. 105.

[14] Percorrendo toda a argumentação portuguesa nas conversações de Badajoz-Elvas fica-se com a sensação que os portugueses não estavam muito convencidos dos seus direitos sobre as ilhas do cravo, nos termos decorrentes do Tratado de Tordesilhas. Os seus cálculos, mesmo que pouco rigorosos, apontavam para que estivesse para além do meridiano e fosse um direito de Castela. Esses cálculos não seriam muito diferentes dos que fez Magalhães, cujos conhecimentos tinham origem na experiência portuguesa. Ver MATOS, Jorge Semedo de - "El memorial de Sanlúcar de Barrameda (1519) y Las concepciones geográficas de Fernando de Magallanes", pp. 61 e ss. Assim sendo era preciso cimentar outro argumento de força, que passava pela ocupação de facto, e pela afirmação de que a descoberta dessas ilhas ocorrera com a viagem de António de Abreu em 1511-12. E o discurso político foi alterado, com a afirmação de que essa fora a primeira viagem às Molucas e já não a Banda ou Amboino, como é sempre dito na correspondência do seu tempo. A designação de Molucas ganha assim uma abrangência que não tivera antes.

[15] Como é sabido a nau *Victoria*, seguiu pelo sul, atravessando o Índico e Atlântico até Sevilha, Mas a *Trinidad* não conseguiu sair na mesma altura, perdeu a monção e acabou por ser tomada pelos portugueses.



Fig 2. Mapa de todo o Arquipélago, com Malaca, Bornéu, e as Filipinas

América (Nova Espanha). De forma que nunca houve uma força naval castelhana que ameaçasse a posição portuguesa nas Molucas. Para além do mais, nessa década de sessenta, já tinha sido assinado o acordo de Zaragoça, em que Castela reconhecia aos portugueses o direito à posse daquelas ilhas.[16]

Porém, no que aos portugueses dizia respeito, a viagem de Malaca às Molucas pelo caminho do sul, seguindo a rota de António de Abreu, era demasiado longa e, sobretudo, demorada, como foi explicado. É bem verdade que era extraordinariamente vantajosa para um comércio de cabotagem, que se ia fazendo de ilha para ilha, sem a pressão do tempo. Era muito do agrado dos mercadores privados que se tinham fixado em Malaca e cujo projecto comercial não tinha prazos. Ali ficaram, ali se adaptaram, muitos deles casaram e tiveram filhos, querendo apenas aumentar a sua fazenda com o rico comércio do sueste asiático que era muito variado. Mas para os interesses de el-Rei, que apenas queria ver o cravo chegar a Lisboa, havia que procurar outras soluções, mais simples e mais directas, de ir a Ternate e voltar. Soluções que, de facto, existiam e eram do conhecimento dos pilotos locais há mais de um século. A par dessa rota pelo sul, que passava pelo arco indonésio do Arquipélago, outra existia que alcançava as Molucas, pela via de Bornéu: correndo toda a sua costa de noroeste até chegar ao Mar de Sulu, por onde se passava a Mindanau e às Molucas.[17] Foi experimentada pela primeira vez por Jorge de Meneses, no ano de 1526, quando foi tomar posse de capitão da fortaleza de Ternate, e, a partir de então passou a ser usada pelo navio que el-Rei

[16] Nesse ano de 1565, Lopez de Legazpi estabelecer-se-ia em Cebu, nas Filipinas, com intenções de entrar no negócio das especiarias, mas as circunstâncias levaram-no para a ocupação das restantes ilhas Filipinas, com a sua capital em Manila e com outras intenções comerciais. Por seu lado, a posição portuguesa em Ternate ia entrar em decadência, ameaçada em diversas frentes, recorrendo à ajuda castelhana, em diversas circunstâncias.

[17] MATOS, Jorge - **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII,** p. 102 e ss.

enviava anualmente para o carregamento de cravo. Partia-se de Malaca em Agosto e chegava-se ao destino em Novembro ou Dezembro; podendo regressar-se pelo mesmo caminho a partir de Maio, ou fazer o caminho de Malaca, seguindo pelo sul, em Dezembro ou Janeiro. Em qualquer das opções a viagem demorava perto de um ano, ou um pouco menos, permitindo sempre que esse navio seguisse para a Índia na monção de Novembro ou Dezembro.

A fortaleza de S. João Baptista de Ternate foi o centro do poder nacional na zona das Molucas, mas foi construída num local e de uma forma que constituía, sobretudo, uma defesa contra as ameaças vindas do mar.[18] Na realidade o poder que ela representava não chegava ao interior da ilha, onde efectivamente se produzia o cravo.[19] Esta situação aconselhava a que a relação com os soberanos locais fosse gerida com algum tacto diplomático e com conhecimento das suas redes de influência. Isso nem sempre aconteceu, havendo muitos capitães que trataram mais dos seus interesses do que da garantia de um sistema de comércio que tinha sede em Lisboa. E um dos problemas que essa falta de cuidado acarretou foi a expansão de uma rede de cumplicidade islâmica anti-portuguesa, que não foi entendida em tempo pelos responsáveis portugueses, nas Molucas, em Malaca e em Goa.[20]

A fortaleza de Ternate foi a sede do seu poder, até aos anos setenta, quando o capitão, Diogo Lopes de Mesquita (1567-1570), decidiu assassinar Hairun, o prestigiado sultão local, cuja rede de cumplicidades ia muito para além da própria ilha. A fortaleza foi imediatamente cercada e acabou por cair em 1575. A perda era muito significativa, mas não era o fim do acesso ao cravo, essencialmente, porque o novo sultão, apesar de querer acabar com a hegemonia portuguesa nas ilhas, não tencionava quebrar a rede de comércio do cravo, permitindo que os navios ali continuassem a abastecer-se.[21]

Por outro lado, houve sempre a noção de uma complementaridade estratégica entre as Molucas e as ilhas de Banda e Amboino, não apenas porque estas últimas produziam a noz e o macis, mas também porque eram o porto entre duas monções e pouso indispensável aos navios que faziam o caminho para Malaca. De forma que cedo se pensou em cimentar os alicerces nestas ilhas, assumindo Amboino um papel privilegiado, pelas condições do seu porto e pelas relações que se conseguiu estabelecer (pelo menos) com uma parte da população da ilha.[22] Em 1562, o capitão D. Antão de Noronha – então vice-rei da Índia – incumbira

[18] Pensou-se sobretudo na ameaça castelhana, que poderia seguir-se à abertura do Oceano Pacífico por Fernão de Magalhães.

[19] De algum modo esta é uma característica de toda a presença portuguesa na Ásia, que se cingiu ao controlo das rotas e de portos importantes onde chegavam as mercadorias que alimentavam a rede de comércio nacional. Uma rede que não estava toda virada para Lisboa, mas que tinha muitas ramificações privadas entrosadas com a rede preexistente no Índico e, sobretudo, no sueste asiático.

[20] LOBATO, Manuel - **Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605**, p. 116 e ss. Esta obra é particularmente clara na explicação dos desacertos que houve da parte dos poderes portugueses, que propiciaram a sua decadência nas ilhas das especiarias. Nomeadamente este assassinato de Hairun, que levantou as Molucas e parte de Amboino contra eles.

[21] Ibidem, p. 123.

[22] Ibidem, p. 124 e ss.

António Pais de construir uma fortificação em Rocanive[23], que pudesse apoiar o comércio e os navios que ali faziam escala. Mas o ambiente já estava envenenado e Hairun, com a ajuda da comunidade islâmica da ilha,[24] impediu esta construção. Foram feitas várias tentativas para construir uma fortaleza em Amboino: normalmente estruturas em madeira, precárias, sempre na costa norte da baía, que foram sendo transferidas de um lado para outro. Só em 1576, Sancho de Vasconcelos conseguiria edificar uma fortaleza em pedra, que recebeu o nome de *Nossa Senhora da Anunciada*. O lugar é aquele onde hoje se encontra a cidade de Ambon, que na altura se desenvolveu ao longo da costa, numa região plana encravada entre montanhas e entre dois grandes rios.[25]

"A intervenção espanhola nas Molucas permitiu estabilizar a influência ibérica até ao final do século",[26] tornando-se possível porque as duas coroas passaram a estar no mesmo rei e porque a proximidade das Molucas com as Filipinas facilitava a sua intervenção. Em boa verdade a ajuda castelhana foi decisiva, quando os holandeses entraram naquela região, expulsando os portugueses de Tidore e de Amboino. Esta última caiu em 1605, com a rendição de Gaspar de Melo. Em 1606, contudo, uma armada espanhola conseguiu retomar Tidore e Ternate, mantendo o seu domínio por várias décadas, mas sempre com gente sua, e fazendo depender o governo destas ilhas do governador de Manila. O domínio de Portugal sobre as ilhas do cravo, da noz e do macis tinha chegado ao fim, embora o comércio dessas especiarias tivesse continuado a fazer-se por outras vias. Nomeadamente com a intervenção do sultanato de Macaçar (Celebes), que pugnava pela liberdade de comércio e resistiu à força monopolista da grande Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC – *Vereenigde Oost-Indische Compagnie*).

Os Roteiros e rotas

Este historial da presença portuguesa nas Molucas, justificava que tivessem ficado vários roteiros que espelhassem os caminhos, não só a partir de Malaca até Ternate, mas também do regresso a Malaca. Sobretudo, do percurso que medeia entre esta ilha e a zona de Java, que tem as suas especificidades como iremos ver adiante. A verdade é que isso não acontecia e, até ao passado mês de Maio de 2024 nunca consegui encontrar nenhum roteiro que indicasse como se fazia este caminho de regresso das Molucas vindo pelo sul. Convenci-me, a certa altura, que o insucesso desta minha busca era devido ao abandono dessa rota, desde muito cedo. Apesar de o navio do cravo ter passado a fazer a sua viagem pelo norte de Bornéu o

[23] Localidade da ilha de Amboino, situada no extremo nordeste da baía. LAGOA, Visconde de - **Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Portuguesa Ultramarina, I parte, Ásia e Oceania, vol 3**, p. 114. O autor sustenta-se nas referências feitas pelo Padre Francisco de Sousa em **Oriente Conquistado a Jesus Christo**… Vol I.

[24] Sobretudo os Hitos que viviam na parte norte da ilha.

[25] JACOBS, Hubert, SJ – "The Portuguese Town of Ambon", p. 606.

[26] LOBATO, Manuel – **Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605**, p.154.

regresso podia sempre fazer-se pelo sul e, certamente, que muitas vezes o foi. Para além disso, alguns relatos e, sobretudo, pequenos incidentes que surgiam na correspondência, levavam-me a pensar que sempre houve gente privada, portuguesa ou luso-asiática, que usava essa rota. Saindo (ou não) de Malaca, passava por todos os portos de comércio que iam escalando em Samatra, Banka, Java e ilhas seguintes, comprando e vendendo as mercadorias que eram a base dos seus negócios. Iriam até Banda e Amboino, passando ou não às Molucas, conforme as circunstâncias do comércio. Era este o procedimento de todos os mercadores do mar, fosse no Sueste Asiático, no caminho das Molucas, da China e do Japão, ou fosse no Mediterrâneo e Norte da Europa. Era a sua vida. O que era estranho, neste caso, era que não nos tivessem deixado uma fonte roteirística da viagem das Molucas para o sul, como tinham deixado de todas as outras regiões do Arquipélago e do Pacífico Asiático.

Creio que, de alguma forma, esta rota que liga as Molucas a Java (sobretudo a Gresik), sempre teria sido usada mas com uma predominância de pilotos locais. Por isso só nos ficou um esboço de um roteiro no *Livro de Marinharia O Manuscrito de Praga*[27] e o que agora aqui analiso, pertencente à colecção de roteiros do Rio de Janeiro. Um documento inédito, no que diz respeito aos quatro roteiros que juntei e que, no seu conjunto, descrevem o caminho de Ternate até Java (ou, mais propriamente, até Madura). E tem uma importância relevante (a meu ver) porque a descrição desta rota está ausente de toda a roteirística do Pacífico asiático que tenho vindo a revelar há uns anos.[28] O roteiro completo não consta em nenhuma das colecções de roteiros, portugueses e espanhóis, que têm sido citadas nos meus trabalhos[29] surgindo-me agora num códice que hoje é propriedade da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Trata-se de um documento que, em tempos, foi alvo de uma comunicação do almirante Teixeira da Mota, na Academia das Ciências de Lisboa e publicada numa separata verde, com o título "um Manuscrito Náutico Renascentista Reencontrado". Na verdade é mais um dos muitos documentos que pertenceram à biblioteca do 5º conde da Castanheira, D. António de Ataíde. Mais tarde a sua biblioteca vai passar, por herança, para a biblioteca dos Marqueses de Castelo Melhor e, em 1879, essa biblioteca foi leiloada, dispersando-se por todo o mundo. Este códice foi adquirido pela Academia, mas Andrade Corvo – à data presidente da classe de ciências – levou-o para casa para continuar o estudo que já vinha fazendo sobre uma cópia do regimento de Cristóvão Bruno (que consta no final do códice). Andrade Corvo faleceu em 1890 e ainda o tinha consigo, mas desapareceu nessa altura da sua casa, aparecendo anos mais tarde no Brasil, onde Teixeira da Mota o veio a encontrar. Na altura foi feito um microfilme

[27] O título do roteiro é "Navegação de banda pera Malaca" (não começa nas Molucas) e o texto termina antes que o percurso descrito alcance a Ilha das Flores. MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles (eds.) - **Livro de Marinharia, O Manuscrito de Praga**, p. 125.

[28] A rota de Java até Malaca encontra-se descrita em mais do que uma colecção de roteiros, tanto mais que na parte ocidental desta ilha se comprava pimenta. Normalmente para vender na China.

[29] Na colecção de roteiros de *Castelo Melhor*, está o seguinte título: "Rotejro de Ambojno pera Malaca pera quem se achar as jlhas de São Matias pera ir pera". Este roteiro – se existisse – teria a ver com uma parte da rota que vou descrever, mas a este título não corresponde qualquer texto.

de todo o códice, que lhe foi facultado, permitindo a elaboração da comunicação de que falo e a transcrição de alguns roteiros. Contudo, a qualidade do manuscrito é muito má, atacado pela corrosão da tinta ferrogálica, que nos microfilmes surge com páginas inteiras que não conseguem ler-se de todo.

Não faço ideia onde está o microfilme que foi dispensado a Teixeira da Mota, mas a Biblioteca do Centro Científico e Cultural de Macau também tem uma cópia, só que nas péssimas condições que disse. Tentei lê-lo, em tempos, mas foi impossível adiantar alguma coisa no que dizia respeito aos roteiros do Sueste asiático, que me interessavam e me interessam ainda. Contudo, numa recente visita ao Brasil, consegui chegar ao manuscrito – que é mais uma das várias colecções de roteiros portugueses, dos séculos XVI e XVII – e deparei-me com o que, de algum modo, é exemplar quase único de um conjunto de quatro roteiros que descrevem o caminho das Molucas até Java, pela rota do sul.

O texto do Manuscrito de Praga, apesar de ser muito escasso de informação, sugere que o caminho se faz, navegando ao sudoeste, em direcção ao Cabo das Flores. E devo dizer que foi este o caminho que imaginei ser o mais comum, tanto mais que Francisco Serrão[30] foi naufragar aos baixos de Locopino, que ficam nesta rota. É provável que assim acontecesse muitas vezes (eventualmente quando o tempo o determinava), mas o roteiro de que agora vou falar revela uma rota das Molucas até Amboino (e neste sentido creio que é único); a que se segue o caminho de Amboíndo a Butum (Butung) e de Butung a Madura (ou Gresik, na ilha de Java), passando pelo estreito de Salaiar. Como digo, daí para Malaca o caminho fazia-se, como já tive ocasião de tratar noutras alturas, costeando Java e Samatra e passando pelo estreito de Banka e Sabang, em direcção ao norte. Mas já não vou falar disso agora. A rota hoje tratada terminará no estreito de Madura e começa em Ternate.

Seguindo o roteiro pelo mapa temos que, saindo de Ternate, o caminho é primeiro a oeste e, depois a oés-sudoeste, "até passares as ilhas de fora" e, sobretudo, porque, por este caminho "passaras a terra baixa que está antes que chegues a Bachão". "A qual baixa será como hũa eira, não há mais sinal que quebrar o mar nela como frol", razão porque "há mister muito boa vigia". Cinco léguas a vante destas "ilhas de fora" tomar o rumo de su-sueste ou sul 4ª do sueste, até avistar Obilato. Diz o texto que ao sudoeste avistarão "outra ilha grande a que chamam Chula"[31]. Daí, navegar-se-ia para sueste até Manipa, "a qual tem na pôta da banda de loeste hũ ilheo pequeno".

E a vante avistarás a terra de Amboino, entra no boqueirão da ilha mas sempre encostado a terra a bombordo e referindo a ponta de Lilliboy (na altura chama-lhe de Lillibairo).

"Trabalha sempre por te encostares a terra da mão esquerda, por amor dos ventos que são travessões e te podem botar para a banda de Nusanive." E assim seguirás até à fortaleza "aonde surgirão". Esta informação parece-me importante e foi por causa dela que estendi

[30] O companheiro de Magalhães que participou na viagem de António de Abreu, mas que naufragou duas vezes e acabou por ficar nas Molucas.

[31] Kepulauan Sula, que são várias ilhas. Provavelmente viam Pulau Sanana, que está mais a leste.



Fig. 3 Rota seguida entre Ternate e Amboino.



Fig. 4 A Ilha de Amboino, com a entrada e com o percurso até à fortaleza

um pouco a descrição da presença portuguesa nas Molucas. Como foi dito, a primeira fortaleza foi construída em 1562, mas imediatamente destruída pelas forças de Hairun com os Hitos. Depois disso, o que houve foram fortificações precárias, a última das quais foi incendiada por Sancho de Vasconcelos, quando construiu a fortaleza de pedra no lugar onde hoje é a cidade de Ambon, no ano de 1576. O roteiro pode referir-se a qualquer delas, sendo que aquela que teve maior notoriedade e que, de facto, protegia um fundeadouro era esta última.[32] Evidentemente que os roteiros resultam de notas que os pilotos vão tomando, até chegarem a uma descrição com todos os perigos e com as indicações mais relevantes. Esta parte do texto revela-nos que era prudente seguir encostado à costa norte da baía, por ser melhor fundo, mas no seu extremo leste está Ambon e a fortaleza de Nossa Senhora da Anunciada, sendo grande a probabilidade de ser a ela que se refere. Seja como for a elaboração do roteiro é anterior a 1605 – data da rendição portuguesa ao ataque holandês – e não poderá anteceder os anos sessenta do século XVI. O mais provável é que seja posterior a 1572.

Segue-se um segundo roteiro de Amboino para Butum (Butung). Impõe-se dizer aqui que os dois textos que seguem, apontam ambos para o mesmo caminho de Amboíno

[32] Esse fundeadouro era conhecido dos portugueses, mesmo antes da construção da fortaleza, sendo conhecido na gíria por "cova". LOBATO, Manuel - **Fortificações Portuguesas e Espanholas na Indonésia Oriental,** pp. 53 e 54.

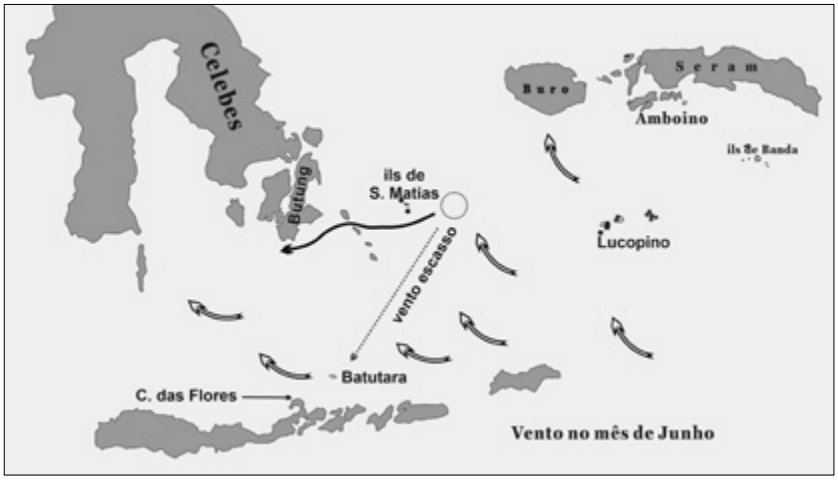


Fig. 5 Rota seguindo de Amboino pelas ilhas de S. Matias e Butung. Podemos ver ainda onde está a Ilha das Flores e a dificuldade que pode oferecer um vento de Sueste ou mesmo Sul.

para Madura (Gresik), passando pelo estreito de Salayar. Mas o segundo texto, cujo título é "Lembrança para quem partindo de Amboino para Java que levar os ventos escassos e se achar entre as ilhas de São Matias e não puder ir por Batutara e então ir pelo Salaiar", sugere que era possível uma rota pelo sul (Batutara e Flores), mas quando os ventos eram escassos deveria tomar-se o caminho do Estreito de Selayar. O problema fundamental estava efectivamente no vento, que podia escassear[33] e dificultar o caminho para sudoeste, obrigando a rumos mais próximos do oeste.

Estamos numa região dominada pelas monções, sendo que o caminho das Molucas até Amboino se faz em Dezembro ou Janeiro, com ventos do norte. Mas quando os navios chegam a esta ilha, nessa altura do ano, não têm vento para seguir para Malaca (o vento sobre dos quadrantes de oeste). É preciso esperar por Abril ou Maio, mas nessa altura, o vento pode escassear no caminho do Cabo das Flores, como diz o roteiro.[34] Se assim acontecer, deve tomar-se um rumo mais perto do oeste e seguir em direcção ao Selayar. Diz então o roteiro: "Achando-te aqui pegado com estas ilhas [S. Matias]… e o vento for tal que deixe por a proa ao sudoeste e 4ª do sul, não deixes de ir buscar Batutara (Cabo das Flores) – será o melhor caminho. Mas se estiveres a sotavento das ilhas então mandarás governar ao oeste. "Verás ao norte e ao nordeste duas ilhas altas" cujo texto aponta como sendo Tuquobesi e Caidupa. Não são fáceis de identificar na cartografia actual, mas um mapa mais

[33] Quando se diz que o vento pode escassear, a expressão sugere que o vento enfraquece. Não é esse o significado do termo, quando nos referimos a questões náuticas. O vento escasseia quando se aproxima da proa e dificulta um caminho que se quer seguir, obrigando a alargar o rumo.

[34] MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**, p. 87. Na imagem desta página podemos ver o problema que o vento pode colocar, sendo certo que aqui apenas é dada uma tendência de ventos dominantes, que na realidade podem até ser mais difíceis.

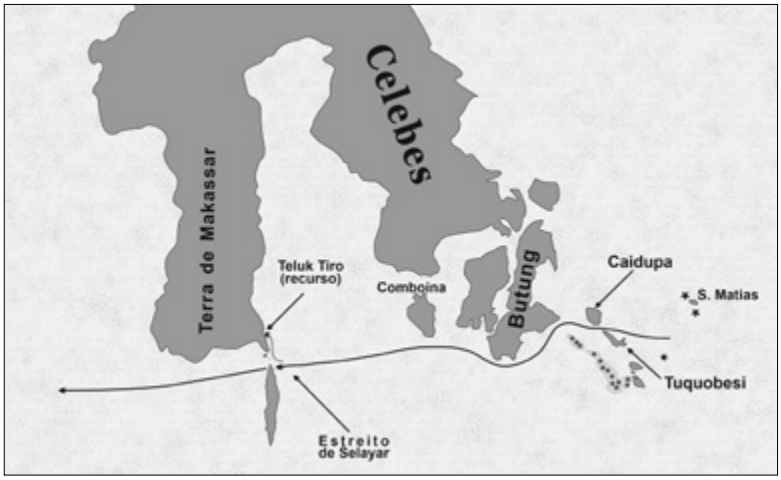


Fig. 6 Mapa onde podemos ver a representação das ilhas de Tuquobesi e Caidupa, o Estreito de Selayar, com os ilhéus e a costa de Celebes ("Macassar")

antigo, mostra-nos todas estas ilhas, com as designações que vêm no roteiro.

"Este boqueirão" (era assim que era designado o estreito) podia passar-se de várias formas, considerando as ilhas que tem no meio. Todos os canais podiam ser usados, sendo que o mais seguro era o que estava entre a ilha de Salayar e o primeiro ilhéu.

Pode acontecer ainda que o vento não permita passar o estreito (por chegarem fora de tempo, ou por circunstâncias desfavoráveis ocasionais). Diz o texto

> E se os pecados te levarem aqui que não possas entrar nestes boqueirões, então farás o seguinte… chegar-te-às à ponta de Macassar obra de meia légua da terra e vais correndo ao longo dela [costa leste] 5 ou 6 léguas, onde encontrarás uma enseada muito boa… porque não tens outro remédio pera te salvares, se não te meteres dentro dela… Não vás na volta do leste, porque correm as águas muito para o norte e la he tudo baixo… e se lá fores perder-te-ás.

Quer isto dizer que se o vento escassear e não permitir passar o Estreito de nenhuma maneira, deve seguir-se a costa leste da ilha de Celebes até encontrar a baía de Teluk Tiro (05º 27,5' S; 120º 26' E)

Mas seguindo o caminho que vai pelo estreito – como aconteceria na maioria dos casos – seguiriam a terra de Macassar e governando a oeste 4ª do sudoeste até avistar uma ilha grande que está antes de Madura. O roteiro não identifica esta ilha, dizendo apenas que está antes de Madura 15 a 16 léguas. Recomenda muito boa vigia, porque há outras ilhas mais pequenas, com muitas restingas, devendo seguir-se ao norte delas 2 ou 3 léguas, até chegar ao "boqueirão de Pude".

Esta aproximação era particularmente perigosa, mas era usada com frequência, dando resguardo as ilhas que estão a leste de Madura, até ao canal que está entre Sapude e Madura.

O roteiro tem ainda um capítulo final com "lembranças pera vigiares das restingas que estão antes de chegar à ilha que está 15 léguas antes de chegar a Madura". Refere-se aquela ilha grande cujo nome não é indicado e que supus ser Pulau Kangean. O aviso detalha um pouco mais as pequenas ilhas que começam a aparecer cerca de 35 a 40 léguas depois do Salaiar. São as ilhas que precedem o canal de Sapude, a norte das quais se devia passar, sempre com o resguardo de alguma distância e vigia. Diz o texto, "trabalha muito por passares de dia, vai botando o prumo muito a meudo e caso aches fundo, surgirás logo com muita brevidade, esperando pela manhã."

Esta última recomendação aparece em todos os roteiros que descrevem zonas muito sujas onde é preciso uma atenção redobrada e muita visibilidade, para que nada possa escapar ao olhar dos vigias, que seguiam nas gáveas ou mesmo na proa, junto ao gurupés. Nalguns casos recomendam ainda que se reduza o pano, para diminuir a marcha e permitir que haja tempo para qualquer manobra que seja necessária.

Conclusão

O aparecimento destes quatro roteiros no códice da Biblioteca do Rio de Janeiro completa uma enorme variedade de textos, dispersos por diversos arquivos e bibliotecas, onde sempre faltou este caminho muito específico. A rota afigura-se bastante interessante e muito completa de recomendações, onde transparece a possibilidade de fazer o caminho em direcção ao Cabo das Flores, com a alternativa apresentada, passando pela ponta sul de Celebes (Macassar no texto). O que está menos elaborada é a aproximação a Gresik e, sobretudo, a passagem pelo canal de Sapude que é particularmente sujo e onde já se tinham perdido navios portugueses.

Mais uma vez me parece ser de realçar a proximidade que tem o texto roteirístico com o que me parece ser o pensamento do piloto que o escreveu, ou que juntou as notas durante a viagem, para depois o escrever. Repare-se que – contrariamente ao que sucede nos dias de hoje – os roteiros não tinham uma fórmula própria estabelecida, sendo escritos à maneira de quem estava a ver cada rota. E, se estamos a falar de um piloto que fez aquela viagem (eventualmente muitas vezes), é natural que o texto tenha uma expressão muito próxima do que ele próprio foi pensando e sentindo à medida que conduzia o navio. Hoje em dia, a leitura desse texto é acompanhada de um conjunto de referências que ele não tinha, mas o nosso esforço de interpretação pode seguir esse seu caminho, com a ajuda de uma carta náutica para podermos identificar os perigos de que fala. É um processo que nos aproxima da mentalidade e do raciocínio de um homem do século XVI, para melhor compreendermos a pessoa e o esforço desenvolvido para vencer a dificuldade que era conduzir um navio a bom porto, em segurança.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes

Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam. Vol. I. Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1884.

BIBLIOTECA NACIONAL DO BRASIL – **De Roteiros para differentes partes da Asia, China, Japam e outras**.… Secção de Manuscritos, cód. 1-12,3,6.

CORTESÃO, Armando – **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues: leitura e notas.** Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1978. p. 338.

MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles (eds) - **Livro de Marinharia, O Manuscrito de Praga**, Lisboa, 2009, p. 125. ISBN 978-972-904-526-4.

SÁ, Artur Basílio de (ed.) – **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente. Insulíndia, vol. I.** Lisboa: Agência Geral do Ultramar, Divisão de Publicações e Biblioteca, 1954. p. 105.

Bibliografia

JACOBS, Hubert, SJ – "The Portuguese Town of Ambon". In: ALBUQUERQUE, Luís; GUERREIRO, Inácio (orgs.) – **Actas do II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa.** Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical / Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985. p. 606.

LAGOA, Visconde de – **Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Portuguesa Ultramarina. I parte, Ásia e Oceania, vol. 3**. Lisboa: Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, 1953. p. 114.

LOBATO, Manuel – **Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605.** Macau: Instituto Português do Oriente, 1999. p. 116 e ss.

LOBATO, Manuel – **Fortificações Portuguesas e Espanholas na Indonésia Oriental**. Lisboa: Prefácio, 2009. p. 53–54.

LOBATO, Manuel – "A Man in the Shadow of Magellan. Francisco Serrão in the Maluku Islands (1511–1521)". **Revista de Cultura – International Edition**, n.º 39, Macau, 2011, p. 103–120.

MATOS, Jorge Semedo de – **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2018. p. 37–45.

MATOS, Jorge Semedo de – "Os portugueses no caminho de Banda e Molucas". In: COUTO, Jorge (dir.) – **Atlas de História de Portugal**. Lisboa: Sociedade Francisco Manuel dos Santos, 2021. p. 138.

MATOS, Jorge Semedo de – "El memorial de Sanlúcar de Barrameda (1519) y Las concepciones geográficas de Fernando de Magallanes". In: REDONDO, José María; PAJUELO MORENO, Vicente – **Toda a Redondeza del Mundo. Ciencia y experiencia de la primera circunnavegación**. Barcelona: Universitat de Barcelona Ediciones, 2025. p. 61 e ss.

WIJAYA, Daya Negri; WAHYUDI, Deny Yudo; UMAROH, Siti Zainatul; SUSANTI, Ninie; ERTRISIA, Rendy Aditya Putra – "The toponymy of the villages in Ambon Island: A historical and archaeological study". **Berkala Arkeologi**, vol. 41, n.º 1, Maio 2021, p. 93.

APÊNDICE DOCUMENTAL

Segue-se a transcrição dos quatro roteiros, que ocupam os fólios 93v a 100v do códice da Biblioteca Nacional do Brasil, com o título de *Roteiros Para differentes partes da Asia, china Japam e outras, Como se verá do Indice que se segue*.[35]

A transcrição seguiu as regras mais comuns, com a resolução de abreviaturas, com a ortografia que me pareceu ser a adoptada pelo autor do texto, mantendo, contudo as formas de ũ em expressões como hũ ou algo. Foram eliminadas as formas com maiúsculas no meio das palavras (v.g. "R" substituído por "rr") e mantidas as situações em que é usada a letra "i" ou "j", bem como o "y" que hoje é substituído por "i". Foram ainda separadas e unidas palavras, de acordo com a escrita actual e introduzida uma parcimoniosa pontuação, de forma a facilitar a compreensão do texto. Os roteiros são textos de natureza técnica, que se tornam muito difíceis de compreender quando lidos por alguém que não está familiarizado com o assunto, de forma que esta pontuação teve como objectivo aliviar um pouco esta dificuldade. É vulgar nos roteiros, quando há distâncias ou outros valores representados por números árabes, surgirem coisas como "4. 5. 6". Imaginando que o autor se está a referir a léguas, quer isto dizer que a distância é de 4, 5 ou 6 léguas. Contudo, entendi deixar a forma original.

Todos os casos que entendemos merecer um esclarecimento adicional foram alvo de anotações próprias.

Roteiro de Maluco pera Amboino

De quando partiras de Maluco pera Amboino quando saíres dantre as ilhas faras o caminho de loeste e de loessudueste quanto mais delo puderes, até dosbrares as ilhas de fora das quaes podeis passar meia legoa porque he alto. E como as dobrares e estiveres hũa legoa ou 2 ao mar dela faras o caminho

[fl 94r]Do sul e a 4ª do sueste ate seres 5. 6. legoas a vante delas, por que por este caminho passaras a terra de baixa que esta antes que chegues a Bachão, a qual baixa esta lessueste e oesnoroeste com o meio(?) das ilhas, de fora quatro legas antes mais que menos ao mar delas, a qual baixa será com tamanho como hũa eira. Não ha mais sinal que quebrar o mar nelas como frol, quando ha muito vento e o mar grosso, por que quando he calma e o mar chão pela qual rezão ha mister muito boa vigia quando por aqui passar o qual não tem fundo senão ao pee. E sendo caso que o vento seja largo que vas a barlavento das ilhas de fora de 3 legoas e meia pera cima, vindo governando pelo sudueste, então passaras ao mar desta baixa. E por este caminho viras até seres cinco ou 6 legoas a vante das ilhas de fora. Como aqui estiveres mandaras governar ao susudeste e ao sul e a 4ª do sueste, e por aqui iras a vista de hũa ilha alta e comprida com hum pico a que chamão o Bilato[36]. Te ade morar ao sueste, e ao sudueste

[35] Cota na Biblioteca I-12, 3,6

[36] Pulau Obilatu (01º 24'S; 127º 21'E)

iras tãobem ver outra ilha grande a que chamão a Xula[37]. Esta ilha de Xulla as de deixar da banda de loeste, esta ilha de Bilato as de deixar da banda do loeste, avera da Bachão a esta ilha de Bilato 16 ou 17 legoas. Esta Xulla he mais alta pera a banda do loeste que a banda de leste e na ponta da banda de leste he mais baixa e tem 2 barreiras brancas que he muito bom sinal. E pelo mesmo caminho do susudueste iras a ver hũa ilhota alta e comprida a qual he o […] a qual a ponta do noroeste he mais alta e tanto que vires esta ilha tiraras dereito a ella e faras muito por te chegares a ella quanto seja hũa legoa e meia pouco mais ou menos. E Como [fl 94v] ilaás correndo de longo governando a lessueste. Por este caminho iras ver hũa ilha pequena que chamão Manipa[38], a qual tem na póta da banda de loeste hũ ilheo pequeno. Muito perto delas e a leste desta ilha veras outras, a que esta mais perto se chama dos Mordeias[39] e outra mais longe Boano[40]

Tanto que estiveres ou emparelhares com esta ilha do Manipa [Pulau Manipa] que no ilheo tem na ponta, passaras por antre elas […] pelo meo do boqueirão. Como fores a vante de elle veras a lessueste e ao sueste terra a qual he a ponta da Varella que esta mais a leste. E a que demora ao sueste he a ponta da terra de Amboino. Tiraras dereito a ella com a proa antre elas digo hũa e outra no meio do boqueirão de Varamellas. Como te fores chegando a elle veras no meio deste boqueirão pera a ponta d'Amboino 2 ou 3 ilheos perto hũs dos outros. Estes se chamão o ilheos de Rototello [Nusatelo][41]. Farás muito por amanhecer hũa legoa destes ilheos porque isto he o bom pera teres o dia todo por teeu, pera poderes emtrar polla bahia dentro d'Amboino. Tanto que estiveres meia legoa destes ilheos yloas (sic) correndo a menos de meia legoa ate descobrires a boca da bahia d'Amboino, que na entrada dela faz hũa ponta da banda da mão esquerda aonda esta hũa arvore. Esta se chama a ponta de Lilibayro[42]. Podes te chegar a elle quanto quiseres porque isto he o bom. Pera entrares por adentro trabalha sempre por te chegares a terra da mão esquerda por amor dos ventos que reinão por sima dela, per te não botar pera a outra banda de Nosaniva (?)[43] que he perigoso pelo respeito [fl 95r] de fica lo vento travessão e ser roim fundo. E assi irás como digo pegado a terra da mão esquerda polla bahia assima a demandar a fortaleza aonde surgião. Por todo este rio não ha fundo senão de hũa banda ou da outra muito perto dela.

---

[37] Kepulauan Sula (Arquipélago de Sula), constituído por Pulau Mangoli e Pulau Sanana, na parte oriental, onde passariam os navios.

[38] Pulau Manipa (03º 18'S; 127º 34'E)

[39] Pela lógica da rota seguida só pode ser Pulau Kelang, sendo o caminho feito entre ela e Manipa pelo estreito de Kelang (Selat Kelang).

[40] Boano (02º 59'S; 127º 55'E)

[41] Pulau Pulau Nusatelo (03º 40'S; 127º 54,5'E)

[42] Refere-se a Lillibooi, ou Lilliboy, hoje uma pequena povoação do subdistrito de West Leihitu, mas é provável que o povo de Lilliboy ocupasse toda a região de cabo Alang (Tanjung Alang) que lhe está perto (03º 47'S; 128º 00'E). A cartografia holandesa de Amboino (século XVII) indica esta ponta como Lilliboy. WIJAYA, Daya Negri; *et al* – "The toponymy of the villages in Ambon Island: A historical and archaeological study", p. 93.

[43] Provavelmente a ponta de Nusanive, que surge nalguma cartografia holandesa com um parcel a sudoeste.

Roteiro de Amboino pera Butum

Partindo de Amboino pera Butum faras o caminho de loessudueste com vento a popa. E se for pola bulina iras governando ao sudueste e a 4ª de loeste, [o] caminho [sic] há de ser [com agulha] fixa e daloessudueste com todos os abatimentos das agulhas porque correm grandemente as agoas pera aloeste. Em aloessudueste irás ver vista de hũa ilha rasa d'area pequena digo e a loesnordeste este caminho ande fazer dobrando o burrinho [sic] por este caminho de loesudueste iras a ver vistas de hũa ilha rasa d'area pequena que se chama a ilha de São Mathias[44], esta em altura de 5 graos escassos. Se for cazo que as não veiais por cazo de mao governo que tenhais espera o tempo estar brusco não se dê nada porque logo veras sinais dos pássaros. Esta ilha te ade ficar da banda do norte, e iras governando pello mesmo caminho de loessudueste ate veres Butum. Esta ilha de Butum he hũa muito alta e comprida e da banda do norte veras muitas ilhas pequenas ao longo do mar. Da banda do sul tem hũa ilha de bom tamanho que se chama Caidupa[45] e da banda do sul de Caidupa esta outra hũa ilha que se chama Tuquobassi[46]. Tem antes que chegues a elas 4 ou 5 legoas [fl 95v] duas ilhas apegadas hũa com a outra, tamanha como a ilha grande de Malaca. Avisote que todo este caminho acima dito não paires nem tomes velas nem em que te facas com a terra, deixate ir porque he tudo alto e não tens nada de que recear, senão daquellas duas ilhas pequeninas que estão a ree de Tuquobesi, porque tem uma coroa d'area muito grande, esta duas legoas as ilhas pequeninas da banda do norte dellas. E sendo cazo que em todo este acima dito te escassear o vento e não possas fazer o caminho acima, viraras no outro bordo ate te o vento [a]largar ate deixar fazer seu caminho.

Sendo caso que não veijas Butum, senão as ilhas que estão a barlavento delle que he Caidopa e Tuquobesi, e se quiseres passar [entre] Tuquobesi e Caidopa, bem podereis ir porque he ho boqueirão muito grande, não tendo nada de que arecear. E como fores tanto a vante como Caidopa que te ficar da banda de estibordo iras então correndo ao longo della da banda do loeste obra de mea legoa da terra que he tudo limpo. E se for de noite podeis hir com o traquete ou com a cevadeira correndo a terra ate Polamenha (?), e como for de dia veras logo a terra de Butum ao norte. Tiraras logo dereito a ella, ate ser della 2 legoas da terra.

A ilha do Butun ate te ficar da banda de estibordo ate veres a ponta de Butum com hũas barreiras ao longo do mare perto da ponta faz hũa emseada muito grande e antes que chegues a ponta avisote que te não metas na enseada porque te ficarão os ventos escassos. Se não puderes dobrar a ponta avisote que vai de loo ate o dobrares e como a tiveres dobrada iras

[44] Ilhas de S. Mathias ou de S. Matheus, são três pequenas ilhas muito baixas, designadas como Karang Runduma, em 05º 21'S e 124º 21'E.

[45] Qualquer destas ilhas é difícil de identificar porque hoje têm designações em língua indonésia, muito diferentes daquelas que os portugueses lhe deram, ouvindo os locais mas assimilando os sons a uma dicção mais fácil. Uma carta britânica, atribuída a William Hack, permite-nos identificar as duas ilhas com algum rigor. Assim Caidupa é hoje Pulau Wangiwangi, em (05º 19'S; 123º 35'E)

[46] Tuquobesi será hoje Pulau Pulau Wakatobi (05º 33'S; 123º 46'E). Estas duas posições, para além de coincidirem com as designações do mapa supra referido, fazem sentido no caminho indicado pelo roteiro.

assim correndo ao longo da terra obra de meia [fl 96r] legoa e veras logo da banda de loeste hũa ilha comprida e iras assim correndo a ilha de Butum obra de 8 ou 9 legoas da ponta que te ficar atras, veras logo outra ponta adiante que he o do boqueirão do Butum. Arredarteas della quanto seija hũ tiro de falcão por amor de alguns embates. E como dobrares a ponta vai de lo pelo boquirão dentro porque te ficão os ventos escassos, iras então botando o prumo ate achares fundo de 30 ou 40 bracas, bem podes surgir, acharas no prumo escalho e area grossas e se vires a agoa verde e parecer que vejais o fundo não ajas medo de nada porque são 12 . 14 braças. Olha para a banda do norte e veras hũa ilha rasa e grande, se for o vento tão escasso que nte leve nao, não ajais medo de nada porque he tudo limpo e bom fundo d'area.

Se for cazo que fores a ver vista de Caidupa e for o meio della iras correndo ao norte ate que vejais o boquueirão que he o de Butum. E de Caidupa faras o caminho atras escrito, avisote que não vas da ponta de Caidupa e a de Tuquobesi da banda do sul porque da banda de lo este de tuquobesi e de Caidupa obra de 5 ou 6 legoas da terra e tudo de baixo que o podes ver da gavia como vella, que são os baixos de Jaoa. Tornote a avisar que não vas pela banda de loeste de Caidupa senão obra de hũa legoa e meia. De Amboino a estas ilhas de Butum avera na derrota 55 legoas, a ilha de Butum esta em 5 graos e dois terços.

Partindo de Butum para a Java iras governando a loeste e a 4ª do sudueste fixo nas agulhas com todos os seus abatimentos. E a vante de Butum 7 . 8 legoas veras hũa ilha muito grande [fl 96v] que se chama Camboina[47] iras da ilha ao mar obra de 3 o 4 legoas. Esta ilha tem da banda do sul duas ilhas pequenas que parecem ilheos no acabamento da terra. Irás assi governando pello mesmo caminho de loeste e a 4ª de sudueste obra de 20 ou 25 legoas, irás a ver vista de hũa ilha alta e comprida que se chama a Salai[a]r.[48] E antes que chegues ao Salai[a]r 6 o 7 legoas veras muito sargaço, e como fores tanto a vante como obra de duas legoas pouco mais ou menos olha pela banda do norte e veras duas ilhas rasas e pequenas cheo de arvoredo e d'area, as quaes tem dois boqueirões de boa altura. Podeis passar por qualquer delles que quiseres, mas o melhor he o que esta mais chegado ao Salaiar, sera da largura de meia legoa, vas pelo meio do boquirão tanto de hũa banda como da outra por que bota a ilha de Salaiar hũ arrecife[49] grande e a outra ilha pequena bota outro arrecife grande e quando passares o boqueirão iras na gavia. E se for cazo que te acalme o vento no boquirão e te botarem as agoas para fora surgiras em fundo de 35 ou 40 area grossa ou cascalho. E não asde partir deste boqueirão senão de dia quanto em navio grande que se for pequeno bem podeis passar de noite.

Se acontecer que não alcanças o boqueirão com dia e te pareçer que não podeis passar se for tarde pararas ate pola menhã, e se vires que te cheguas muito a terra da ilha grande darás

[47] Pulau Kabaena (05º 17'S; 121º 56'E)

[48] Pulau Selayar a sul de Sulawesi.

[49] No manuscrito está escrito "aRecife". Nestas condições foi decidido usar a grafia moderna, substituindo o R maiúsculo, pela consoante dobrada minúscula.

a mezena e o terquete ate ser de dia. Avisote quando partires de Buntum que faças o caminho de loeste e a 4ª de sudueste com seus abatimentos porque correm as agoas muito pera a costa de Macassar que he hũa emceada muito grande, que se chamão Bulão, tem muitos baixos. Esta ilha de Salaiar esta em 5 graos e dous terços e meo, esta ilha se corre noroeste sueste.

[fl 97r] Partindo deste boqueirão para Madura governaras a loeste e a 4ª do sudueste, e olha pera a ponta de Macassar. Antes que chegues veras muitos parçeis de 9 . 10 braças, não aias medo de nada e iras governando como atrás digo correndo a costa de Macassar obra de 4 legoas da terra, que he hũa serra alta e espinhosa. E no acabamento da terra alta vai logo hũa terra baixa ate a ponta que dobra pera o Macassar. Esta pointa do Macassar faz hũa ponta baixa digo terra baixa, a maneira deixarteas ir pello mesmo caminho atraz dito que he a do loeste e a 4ª do sudueste ate serez a vista de hũa ilha baixa e rasa. Pode ser de 15 ou 16 legoas de Madura, acharteas em 6 graos e hũ terco. E dali governaras a loessudueste e iras dar na ponta de Madura da banda de leste, que he o boqueirão por onde passão as naos que npartem pera Panaruça. Iras costeando Madura 2 . 3 legoas da terra fazendo o caminho de loeste e a 4ª de sudueste. E se te achegares muito a elas arredarteas quanto Seia trez legoas ate que vijais o ilheo que esta na barra de Agacaim, que esta no acabamento da ilha de Madura. E assi faras o caminho que atras fica dito para o estreito de Sabbão.[50]

> Lembrança para quem partindo de Amboino para Java que levar os ventos escassos e se achar emtre as ilhas de São Mathias e não puder hir por Batutara e então hir pello Salaiar

Tanto que achares pegado com as ilhas de São Mathias que são 3 ou 4 [fl 97v] ilhas pequenas e rasas avera de hũa as outras 2 . 3 legoas a hũa mais e outras menos de maneira que achandote aqui pegado com estas ilhas que perto dellas por barlavento quer antre ellas, se for caso que a este tempo tenhas ja o mar mais chão do que ate que levastes. E o vento for tal que deixe por a proa ao sudueste e a 4ª do sul e ao susudueste, não deixeis de cometer ou ires buscar Batutara porque com ajuda de Deus ireis por anntre ella Rusalanguete a tomar a terra do cabo das Flores. Muito bem se for no cedo muito melhor sucedera perque ainda antão ajudara as agoas que deste tempo golfão d'Amboino por diante correm pera leste e lessueste, polla qual rezam te ande favoreçer muito. Estas ilhas de São Matthias estão em altura de sinco grãos e meio largos.

Sendo cazo que te aches entre estas ilhas acima ditas ou por gilavento[51] dellas ou de outras que estão mais a gilavento que ellas, então mandaras governar a loeste, mais isto será despois que estiveres a vante dellas 3 legoas, então mandaras governar como asima digo, e

[50] Estreito que está logo a sul do estreito de Malaca, denominado Estreito de Sabang, entre a terra de Samatra e as ilhas de Pulau Karimum e de Pulau Kundur. MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**, p 67.

[51] O mesmo que sotavento.

por este caminho iras a ver vista de hũa ilha pequena que será hũa lega de comprido pouco mais ou menos, a qual faz por amostra como hũ lagarto. E não he muito alta e na ponta da banda de leste faz o rabo. E na ponta da banda do loeste faz a cabeça. O bom he não chegar a ela mais que 3 legoas. E isto da banda do leste della, porque hũa legoa e meia a leste desta ilha esta hũa lajem do tamanho de hũa eira de trigo grande, na qual de baixa mar arrebenta o mar. E na ponta da ilha aonde faz o rabo bota hũa restinga obra de meia legoa ao mar, em que arrebenta o mar em frol, por onde he bom hir afastado della 3 legoas ou pouci menos della. E tanto monta passar polla banda do norte della como polla banda do sul. Avera das ilhas de São Mathias a esta ilha do lagarto 20 . 22 legoas.

[fl 98r] Tanto que fores nesta paragem junto desta ilha de lagarto se estiver o tempo claro veras ao norte e ao nordeste hũas ilhas altas. Estas ilhas faço serem as mais do nordeste de Tuquobesi e Caidupa, e as do norte a ilha de Butum. Haverá da ilha do lagarto a estas ilhas 10 ou 12 legoas. E como ficão a a gilavento não ha pera que tratar dellas.

Tanto que partires desta ilha do lagarto, mandaras governar a loeste e a 4ª do noroeste e por este caminho iras a ver vista de hũa ilha muito alta e grande a que chamam Comboina, demorara quando a virem ao noroeste este (sic). Estará esta ilha do lagarto 15 o 16 legoas, a qual então fazem estes picos como orelhas de lebre. Esta he a ilha de Comboina. E ao norte della estão outras ilhas pequenas, e a duaz legoas desta ilha tudo he limpo. E pegado com ella e a menos tem algũs ilheos pequenos.

E antes que estiveres norte e sul com esta ilha de Comboina 4 ou 5 legoas della mandaras governar ha 4ª do sudueste e a loessudueste a buscar o boqueirão do Salaiar. Avera desta ilha de Ccomboima a do Salaiar 15 ou 16 legoas , mas as veses se cobre com a nevoa estas ilhas porque são altas, e estais pegado com ellas e não nas vedes. Desta ilha de Comboinna pera o Salaiar correm as agoas pera o noroeste e nornoroeste como o fogo, […] quando atravessares de Caomboina pera o Salaiar faras o caminho do loeste e a 4ª do sudueste e a lessudueste sem faltar nada, por causa das agoas que correm muito pera onde digo. E assi oras a ver vista da ilha do Salaiar a qual esta lançada nornordeste e susudueste e tem de comprido 8 ou 9 legoas, a qual fas estais amostras depois que estais della 4 ou 5 legoas que são as verdadeiras.

E esta ilha do Salaiar quando esta claro, que a vedes de longe [fl 98v] quiser parecer que são 2 ilhas por esta falta que faz a terra no meio, mnas como his chegando vai aparecendo no meio das faltas, vaisse fasendo toda hũa. E tanto que a virdes ires demandar a ponta delgada da banda do norte, a que correm as agoas muito para o noroeste e nornoroeste como fogo e ao longo de Salaiar e da terra de Macassar corrrem as mares nornordestes e susuduestes e em enchente e vasante.

Tanto que vires a ilha do Salaiar e fores a demandar a ponta da banda do norte que ahi he onde se faz o boqueirão por onde asde passar que he a lõgo da ponta da ilha, por antre ella e hũ ilheo pequeno não muito alto que esta afastado da ponta hũ quarto de legoa, e tudo he alto por antre a ilha e o ilheo. Pello meio delles ha 18 . 20 legoas digo braças. E assi da ilha como do ilheo sai arrecife pello meio do canal, como o das ilhas de Maluco. E como fores fora dantre a

ilha e o ilheo meia legoa a vante logo perdeis o fundo que o terço da legoa ha 30 . 35 . 40 baças. E isto da banda do loeste do boqueirão, que da banda do leste não ha fundo senão depois que comessais a emtrar o boqueirão.

A terra alta que pareçe por sima destes ilheos dos boquirões ao norte e ao nornoroeste e noroeste [é a terra] do Macassar. E as serras altas que estão por sima são as de Buques. Se for caso que não puderes passar pello boqueirão que asima digo, podeis passar por antre os dous ilheos, que he o mais largo boqueirão mas de menos fundo, porque nele ha 8 . 9 . 10 braças, e vigiate no ilheo e de outro. Se for caso que não puderes entrar por antre estes dous ilheos tão bem podes ir passar por antre o derradeiro e a ponta da terra de Maquassar, que tão bem he muito alto e corre a agoa nelle como fogo, e rolheiros, mas o bom he e mais seguro passar ao longo da ilha do Salaiar e do ilheo que esta mais pegado nella, por antre hũ e outra como asima digo.

[fl 99r] Sendo cazo que vas cahir a gilavento destes boqueirôis todos e o vento te não der lugar a emtrar por qualquer delles como asima digo, veras ao nornoroeste ou ao norte hũ ilheo grande e redondo. Guar[da]te dele como do diabo porque antes de chegar a ellle obra de 3 legoas tudo he baixo, pelo que não tens outro remedio. E se os pecados te levar[em] aqui que não puderes entrar nestes boqueirôis, então faras o seguinte, e he g[uard]arteas a ponta obra de 5 . 6 legoas, chegarteas a ponta de Macassar obra de meia legoa da terra ilaas correndo de longo porque desta ponta obra de 5 . 6 legoas esta hũa emseada muito boa que na entrada e de dentro tem 5 . 6 . 7 braças e tudo vasa, porque não tens outro remedio pera salvares senão te meteres aqui dentro nella. Avisote que se aqui cahires que não vieres na volta na volta (sic) do leste nem de nordeste porque correm as agoas muito pera o norte, e la he tudo baixo, deste ilheo redondo pera o mar. E se lá fores asdete perder sem duvida nenhũa. Se fores na volta do nordeste ou do leste entendote que esta emseada que assima digo tem remedio porque esta gente aqui são vassallos delRey de Macassar e com elles podeis ter comerçio e fazer o que tãobem parecer, e esperar pela monção do noroeste para te saires daqui e ires pera Amboino ou Solor ou Banda ou Butum ou onde te bem parecer, com o teu navio salvo e as vidas e fazendas. Ou se no cabo da monção ouver terres[52] e os que te vão meter nos boqueirões e que que dentro delles na terra do Macassar da ponta pera dentro ouver acolheita pera poderes meter e estaras abrigado da monção de noroeste bem no podeis fazer tendo seguro a palavra delRey de Macassar, para poderes estar ate tornar a monção do sul que te vas pera Malaca. Tornote avisar que se os pecados te levarem aonde não possas entrar por estes boqueirôis, que não vas na volta de leste nem de nordeste porque te asde perder. E sendo caso que Deus te faça tamanha mercê te de o vento que possas hir na volta do sueste ate sul ou sudueste, então sim porque acometo nessa volta tornas a entrar pellos boqueirôis que tudo Deus pode fazer.

[fl 99v] Tanto que passares este boqueirão do Salaiar ira[s] governando a loeste e a 4ª so sudueste, e se for por algũ dos boqueirôis mais governas ao sudueste ate te meteres no

[52] Terrais – ventos que sopram da terra para o mar.

caminho do boqueirão do Salaiar, então governaras a loeste e a loeste 4ª do sudueste como assima digo. E assi iras correndo a terra de Macassar, a qual na fralda da praia he muito baixa, iras afastado della 6 . 7 . 8 legoas. E por este caminho dito ireis a ver vista de ilha grande que esta antes de chegar a Madura 15 ou 16 legoas. Tem esta ilha de comprido 3 ou 4 legoas e antes que chegues a esta ilha grande veras 4 ou 5 ilhas pequenas hũas perto das outras e antre elas hũas e as outras ha algũas restingas, per onde he necessario hir por aqui com muito boa vigia por causa destas ilhas pequenas e algũs ilheos pequeninos e restingas que são perigosas. Ho bom hir ao norte destas ilhas a 2 . 3 léguas e sempre com boa vigia e assi de dia como de noite, ate seres no boqueirão do Pude[53] e a ilha de Madura que já la he o mar seguro. Estas ilhas pequenas e ilheos e restingas são da cor dos baixos que começa[m] de Rusalangute e do Salaiar até ao boqueirão do Pude.

Lembrança pera vigiares das restingas que estão antes de chegar a ilha que estão 15 legoas antes de chegar a Madura[54]

Depois que partires do boqueirão do Salaiar pera Madura iras governando a loaeste e 4ª do sudueste como atraz dis o roteiro, e sendo caso que depois de teres andado 35 ou 40 legoas e vires 2 ou 3 ilhas da banda do sul pequenas, de comprimento de meia legoa, estara hũa das outras tres legoas [fl 100r] pouco mais ou menos e as duas que estão mais a loeste desta primeira, e avera de hũa a outra meia legoa, as quais são quasi tamanha hũa como como (sic) as outras e tão altas estão em altura de 6 graos e meio.

A vante destas duas ilhas que assima digo a 3 ou 4 legoas está hũa ilha mais alta algũa cousa mas muito mais comprida que estas duas que atraz digoe a vante desta ilha comprida obra de hũa legoa esta outra ilha mais alta que esta toda igual tão bem comprida, a qual ilha he a ilha que esta 15 legoas antes de chegar a Madura.

Teras avizo tanto que vires esta primeira ilha comprida iras governando de maneira que passes della ao norte 2 legoas. Aqui teras muita vigia em ti porque ao mar 4 ou 5 legoas nornordeste e susudueste com esta primeira ilha comprida 5 ou 6 restingas debaixo d'agoa, mas logo se ve a agoa verde e branco emssima dellas. As quais serão de comprimento de um tiro de berço e outra de falcão. Avera de hũa a outras meia legoa, e doutras a legoa e a vante ao mar destas Restingas estão tres ilheos pequenos que de hũs aos outros avera hũa legoa ou legoa e meia, as quaes tem algũas arvores emssima. Trabalha muito por passares por aqui de dia, porque se fores de noite corres muito perigo, mas sendo caso que te anoiteça nesta paragem não vas com mais vellas que com sevadeira ou terquete, botando o prumo muito a meudo de maneira que vas sempre fora 30 braças, porque sendo cazo que aches fundo surgiras logo com

[53] Pulau Pulau Sapudi a nordeste de Madura, onde Francisco Serrão naufragou em 1511 (ou 1512). É um conjunto de ilhas que ficam em 07º 08'S e 114º 39'E. Provavelmente a entrada fazia-se a leste do arquipélago de Kangean, ligeiramente a leste de Sapudi, mas com uma passagem (boqueirão) mais franca e segura.

[54] São certamente as ilhas e restingas que integram o arquipelago de Sabalana, no Mar das Flores.

muita brevidade porque estas perto dalgũas destas restingas e assi te deixaras estar ate pola manhã pera depois que for de dia veres do que te asde guardar. Aqui em hũa destas restingas emcalhou a nao de João Pinto, de noite, mas foi Deus servido tiralo milagrosamente.

Tanto que passares esta primeira ilha comprida e estas restingas que [fl 100v] estão ao mar della como assima digo e entrares na outra ilha mais alta que esta a vante della logo te podes chegar hũa legoa da terra antes mais que menos. E como tiveres entrado hũ terço pella ilha dentro ou a metade dellas e tivertes hũa legoa da terra acharas o fundo de 30, 35 braças lama. E ia por diante tens fundo sempre de lama mas alta. Esta he a ilha que esta 15 legoas antes de chegar a Madura, e daqui faras o caminho do loeste e a loeste e a 4ª do sudueste a demandar Madura. E antes de chegar a ella veras hũas ilhas e ilheo pequeno que são as que estão antes de chegar a ilha de Pude.

FROM THE MALAY PENINSULA TO THE "GREATER BAY" AREA: SELECTED CHINESE, MALAY AND PORTUGUESE ISLAND TOPONYMS (CIRCA 1400 TO 1600)

Roderich Ptak[1]

Abstract

In the fifteenth and sixteenth centuries, the sailing route from the Malay Peninsula via the coasts of Vietnam and Hainan to the insular world near Macau and the Greater Bay area was the most important avenue to China. There are hundreds of islands, reefs, and rocks along this corridor. Maps, nautical texts, and other written sources record their names. Commercial networks relied on interpreters, pilots and captains to exchange the relevant information. Little is known about the role of these "maritime professionals" in the period before the founding of Macau, but it is possible to shed light on the history of some toponyms. This article investigates the Chinese, Malay and Portuguese names of selected islands. Certain Chinese names are directly related to their Malay "equivalents", while the Portuguese used Malay and Chinese toponyms, but also invented their own names. The present study provides examples and discusses their contexts.

Keywords: Interpreters and pilots; route from Melaka to China; island names: Pedra Branca, Seribuat Islands, Tinhosa, Qizhou, Wuzhu, etc.

Resumo

Nos séculos XV e XVI, a rota marítima da Península Malaia através das costas do Vietname e Hainan até ao mundo insular perto de Macau e da Grande Baía era a "avenida" mais importante para a China. Existem centenas de ilhas, recifes e rochas ao longo deste corredor. Mapas, textos náuticos e outras fontes escritas registram seus nomes. As redes comerciais dependiam de intérpretes, pilotos e capitães para trocar informações relevantes. Pouco se sabe sobre o papel destes "profissionais marítimos" no período anterior à fundação de Macau, mas é possível lançar luz sobre a história de alguns topónimos. Este artigo analisa

[1] Chair professor of Chinese Studies (retired), Ludwig-Maximilians-Universität, Munich. Books and articles about Chinese maritime history, early Macau, traditional Chinese novels and texts about animals. // Professor catedrático de Estudos Chineses (emérito), Ludwig-Maximilians-Universität, Munique. Livros e artigos sobre a história marítima chinesa, o início de Macau, romances tradicionais e textos chineses sobre animais. // Cf.: https://www.sinologie.uni-muenchen.de/personen/emeriti-u-assoziierte/ptak1/index.html.

os nomes chineses, malaios e portugueses de ilhas selecionadas. Certos nomes chineses estão diretamente relacionados com os seus "equivalentes" malaios, enquanto os portugueses usaram topónimos malaios e chineses, mas também inventaram os seus próprios nomes. O presente estudo fornece exemplos e discute os contextos.

Palvras-chave: Intérpretes e pilotos; rota de Melaka para a China; nomes de ilhas: Pedra Branca, Ilhas Seribuat, Tinhosa, Qizhou, Wuzhu, etc.

I. Merchants, Pilots, and Translators: The Chinese Context

Perhaps the earliest extant map that documents the complex system of sailing routes now conventionally called the "Maritime Silk Route", or Haishang sichou zhi lu 海上絲綢之路, is the so-called *Zheng He hanghai tu* 鄭和航海圖, or *Zheng He Map*. The original map is now lost, but two copies, which are almost identical, survived in late Ming books. Most scholars have used the one included in the *Wu bei zhi* 武備志 (usually dated to 1621). Several academic monographs and hundreds of articles deal with this map. The author(s) of both its original version and the extant copies remain unknown, but specialists have suggested that the former was drawn in the early fifteenth century, when Zheng He 鄭和 was out at sea. Whether it was made as a long scroll or was folded remains another open point. Furthermore, probably some parts of the map are based on earlier work, including non-Chinese sources.[2]

As has been shown in numerous studies, the nautical instructions recorded on the map are quite accurate. They appear near the dashed lines which indicate the principal sailing routes. However, we cannot tell whether the map was used by Zheng He and his officers, or whether it mainly served scholarly purposes. If Zheng He's crew really used it, it probably served as a general guide. The details it provided for the micro-level of navigation near the islands, bays, deltas, reefs and capes along the coasts of maritime Asia were not sophisticated enough to ensure smooth travel through dangerous zones. For entering a narrow river mouth or mooring ships in a bay that offered shelter against storms and pirates, additional information was needed. Most likely, such information came from local pilots.

Chinese sources of the fifteenth century contain very little about pilots and others familiar with navigational techniques and local knowledge. We know close to nothing about how these professionals were recruited, what tasks they were required to perform, whether most of them were "specialists" acquainted with only a small regional setting, or whether they were able to lead ships across different seas, and through various coastal segments. There are no contracts, and it is not clear how they conversed with Chinese captains and officers. Yet, we frequently come across such terms as *lada* 喇噠, *huozhang* 火長, *tongshi* 通事, etc. They stand for various kinds of professions, ranks and positions involved in navigation along different segments of the "Silk Route" system.

Let us start with the first term. It appears as *nada* 哪噠, *laha* 喇哈, *nanheda* 南和達, etc. in many texts. The last version can be found, for example, in the *Hai yu* 海語 (1536).[3] Nie Dening and others derived all these variants from the word *nakhoda* (*nachoda*, etc.); they designated the commanders of major vessels and fleets and sometimes also rich maritime

[2] Here I used the modern version **Xinbian Zheng He hanghai tu ji** (henceforth **ZHHHTJ**). For the two old editions in Ming sources, see, for ex., ZHOU Yunzhong - **Zheng He xia Xiyang xin kao**, pp. 69-90. There are later copies of the map, which are less accurate. For a recent English study of the map, see PTAK, Roderich - Selected Problems Concering the "Zheng He Map": Questions without Answers.

[3] For a translation of the relevant passage, see, for ex., GUIDA, Donatella - **Nei mari del sud. Il viaggio nel Sud-Est Asiatico tra realtà ed immaginazione: storiografia e letteratura nella Cina Ming e Qing**, p. 171.

merchants. The term *nakhoda* appears in many other languages and in Portuguese sources, albeit in different spellings. Furthermore, sixteenth century Chinese texts often link the combination *lada* to private entrepreneurs who operated illegally along the China coast. Many of these men directed huge fleets; they became involved in smuggling, piracy, and local violence. In rare cases they also called themselves *aozhu* 澳主 or *aozhang* 澳長 (bay masters), depending on their power and influence. Thus, at times the term *lada* bears a negative connotation.[4] However, one must be careful: in a Ming play of the *zaju* 雜劇 type, possibly written in the late fifteenth century, the word *lada* is used for Zheng He.[5]

While, in a broad sense, the *nada* normally was the *chuanzhu* 船主 or master of a ship, the term *huozhang* (rarely *huotou* 火頭) was mostly used for navigators or pilots. This term can be found in several texts, including pre-Ming works. In some cases, one also encounters the combination *fan huozhang* 番火長, i.e., "foreign navigators". There are references to such persons in the *Ming shilu* 明實錄, especially in the context of Zheng He's voyages. The *fan huozhang* received rewards for outstanding services. These payments (in currency and textiles) were higher than the payments granted to "ordinary" *huozhang*.[6] Yet, sources rarely state where exactly the *huozhang* came from. Also, it is not clear whether the court assigned the ones residing abroad, in the Chinese overseas settlements, to the general category, or whether they belonged to the group of *fan huozhang*.

Besides the above terms, one finds such expressions as *duogong* 舵公 (also 舵工, *duoshifu* 舵師傅; first character often read *tuo*), *shaoshui* 梢水 (both can be translated as "helmsmen") and *tongshi* (interpreters). They appear in the *Ming shilu* and other works. When helmsmen and interpreters received rewards, they usually received less than the *huozhang*. Nevertheless, it is difficult to define their precise functions and to determine the exact weight of their responsibilities, especially because there were different kinds of ships, of different sizes and built for different purposes. Thus, whether it was common to draw a sharp line between the duties of a *duogong*, *shaoshui*, *huozhang*, *zhoushi* 舟師, etc. remains a delicate issue. Perhaps

[4] Details in NIE Dening - Mingdai Jiajing shiqi de nada. See also, for ex., SALMON, Claudine - Contact Languages on the South China Sea and Beyond (15th – 18th Centuries), pp. 24-25.

[5] PTAK, Roderich - **Cheng Hos Abenteuer im Drama und Roman der Ming-Zeit. Hsia Hsi-yang: Übersetzung und Untersuchung. Hsi-yang chi: Ein Deutungsversuch**, pp. 59, 78, 162-165; WAN Ming - Ming neifu zaju "Feng tianming Sanbao xia Xiyang" tanxi – jian ji Mingdai ren de xia Xiyang linian, esp. p. 416. – ZHOU Yunzhong thinks the play was written near Taicang 太倉. For this and related questions, see ZHOU Yunzong - Mingdai zaju Xia Xiyang chengshu didian kao.

[6] For scattered references to the *huozhang* and all the other professionals mentioned in the paragraphs that follow, one may look up the sources collected in CHEN Jiarong; ZHU Jianqiu 朱鑒秋 et al. (eds.) - **Zhonggzuo lidai hailu zhenjing**, vol. 1. – For special studies on the *huozhang*, see WANG Jie - Jianlun Zheng He chuandui de huozhang; LIU Yijie - "Huozhang" bianzheng. See also, for ex., SHI Ping - Shi nian lai youguan Zheng He junshi wenti de yanjiu (1986–1996), pp. 124-126. – For the terms *huozhang*, *fan huozhang*, etc. in the **Ming shilu**, see there, esp. vol. 11 (Taizong), pp. 998-999 (j. 71, 6b-7a; entry for 29 Oct. 1407); vol. 12 (Taizong), pp. 1499-1501 (j. 118, 3a-4a; 13 Sept. 1411); vol. 13 (Taizong), pp. 2013-2014 (j. 190, 2a-2b; 28 July 1417). For English translations of these parts see the relevant entries in WADE, Geoffrey P. - **Southeast Asia in the Ming Shi-lu** (2005), https://epress.nus.edu.sg/msl/. – Recently for references to the *huozhang* in other sources related to Zheng He, see also DIDIER, Michel (ed., trans., notes) - **Mémoire sur les royaumes indigènes des terres d'Occident** 西域番國志**, Mémoire sur les royaumes indigènes des mers d'Occident** 西洋番國志, p. 97 and n. 86, p. 207.

we should not exclude the possibility that an experienced helmsman was also apt to act as a kind of pilot and vice versa. A careful examination of Ming sources dealing with coastal smuggling and piracy (the *Qiangtai wozuan* 戕臺倭纂, *Chouhai tubian* 籌海圖編, *Zheng Kaiyang zazhu* 鄭開陽雜著, etc.) might lead to additional results or even different views.

Although the exact functions of all these "officials" raise questions, there is a simple reason for mentioning them: Presumably several persons considered as *nada*, *tongshi*, *huozhang*, *fan huozhang*, and perhaps even as *duogong* were able to converse in more than one language. They were experienced travelers and familiar with various overseas regions and routes. Of course, we do not know to what extent Zheng He and later Chinese commanders relied on foreign "pilots" as they sailed through the complex island world of modern-day Indonesia, but we can be certain that these ships often had a crew of mixed ethnic origin. Perhaps Chinese pilots and helmsmen were the ones who guided Fujianese and other vessels through China's coastal zones, the South China Sea, and "down" to Kunlun dao 崑崙 (various orthographs; Pulau Condore, Con Son) near the coast of modern Vietnam, while local Malay and other pilots became active in the waters of the Laut Natuna, the Java Sea, the island labyrinth south of modern Singapore, the Strait of Melaka and in the Indian Ocean.

Interpreters were also essential. Undoubtedly some of them came from the Chinese overseas settlements and were fluent in one or more Chinese tongues and Malay. The latter was widely spoken in several parts of maritime Southeast Asia. Although sources provide few details on all that, it is quite likely that several of these *tongshi* assisted in guiding Chinese commercial and other vessels to the ports of Sumatra, the Malay Peninsula, Kalimantan, and northern Java.

Here we must return to the *Zheng He hanghai tu* and its depiction of various maritime routes in graphical form. Many features displayed on the map could go back to orally transmitted information. Perhaps local *tongshi* and *huozhang* played a key role in the circulation of geographical knowledge. Of course, this is an assumption, but nautical works (*zhenjing* 針經) and the so-called *genglubu* 更路簿 texts of later periods provide similar impressions. They record a mixture of data derived from written material and / or passed orally from one generation to the next, or from pilot to pilot, within the Chinese orbit, but also across "national" borders, between different locations and groups. In other words, geographical and navigational knowledge was a common good, accessible in many forms, and involving various maritime professions.

II. The Portuguese on the Way to China: Malay and Chinese Assistance

When the Portuguese reached Southeast Asia, Zheng He's expeditions already belonged to the distant past, but the circulation of geographical and nautical information probably was not too different from what it had been in earlier periods. Nevertheless, it was certainly more difficult for the Portuguese than for other groups then active in these zones to collect essential data. As newcomers, the Portuguese depended on local informants, and they relied on interpreters when speaking to influential rulers and merchants. The interpreters were

called *jurubaças* (different spellings), a term derived from a Malay expression now spelled *jurubahasa* and / or its Javanese version *juru basa*. A further term encountered in Portuguese texts is *línguas*. Both terms appear in early material, as for example in works related to the ill-fated mission by Tomé Pires.[7]

Many modern studies deal with such interpreters. This includes information derived from old documents that refer to the *jurubaças* active in Melaka, Macau, and other ports used by the Portuguese. Some of these men hailed from distant places, others were hired locally. In Macau, interpreters were crucial to the city's well-being. Bilateral relations between China and Portugal involved different administrative levels and institutions.[8] Interpreters were not just translators; sometimes they collected fresh information. Also, resolving disagreements required experience and some "diplomacy". The translation of official statements was particularly demanding. A perfect command of the written language and the ability to use adequate terms and phrases within formalized contexts were essential.[9]

However, in the context of the present study it is more important to consider the daily routine aboard Portuguese vessels and other ships sailing from Southeast Asia to Macau and the islands near Xiangshan 香山. Admittedly, we know very little about the quotidian management of navigational issues and the exact tasks of interpreters and pilots. Therefore, this aspect implies some guesswork.

To begin with, the Portuguese were on good terms with some of the Chinese active in Melaka. For the most part, these were merchants who sailed back and forth between the ports of South China and those of the Malay world. Evidently, they also assisted the early Portuguese in finding their way to the area of Central Guangdong. Naturally, these initial voyages passed the east side of the Malayan Peninsula, the coast of modern Vietnam, the southeastern side of Hainan, and several islands in the orbit of Xiangshan. The ones near Xiangshan included such destinations as São João (Shangchuandao 上川島) and Lampacau (Langbaihao 浪白滘, Langbai'ao 浪白澳). Besides familiarizing themselves with this long itinerary, Portuguese merchants had also started to explore the coastal areas around the Gulf of Siam. One important location was Pattani, then often written "Patane". It began appearing in Portuguese texts

[7] See, for ex., LOUREIRO, Rui Manuel (introduction, notes, etc.) - **Cartas dos cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)**, pp. 38, 39, 95; FERGUSON, Donald - **Letters from Portuguese Captives in Canton, Written in 1534 and 1536. With an Introduction on Portuguese Intercourse with China in the First Half of the Sixteenth Century**, pp. 116, 117, 157.

[8] Here I only mention a few studies on the *jurubaças* and *línguas*. Some studies show that interpreters often acted as spies. Other studies focus primarily, but not exclusively, on Macau-related issues: COUTO, Dejanirah - The Role of Interpreters, or *linguas*, in the Portuguese Empire during the 16th Century; GÓMEZ, Valadez Mario - Between Linguistic Walls and the Third Space: The *Jurubaças*' Identity and Their Role in Sino-Portuguese Negotiations after the 1622 Dutch Attack; PAIVA, Maria Manuela Gomes - **Traduzir em Macau. Ler o outro – para uma história da mediação linguística e cultural**, esp. pp. 44-55; several articles in LI Changsen; BARRETO, Luís F. - **Para a história da tradução em Macau**; PENALVA, Elsa - Mercadores, Jesuítas e Jurubaças em Macau (1600–1627).

[9] When translating official documents, especially letters sent to high-ranking officials and rulers, a careful selection of certain terms and phrases was necessary. Examples related to a later period are in PTAK, Roderich - Chinese Documents in Portuguese Archives: Jottings on Three Texts Found in the Arquivo Histórico Ultramarino, Lisbon.

from the early sixteenth century onwards. Today Pattani belongs to Thailand, but many of its residents are Muslims and their first language is Malay.[10]

Modern studies on early Pattani confirm that merchants from the Ryukyu Islands and China also went there, particularly from the mid-sixteenth century onward. Ming texts usually call this place Dani 大泥, a name that we can even find in Sino-Jesuit cartography. Indeed, Pattani was an important location where traders could obtain pepper, tropical timber, and other southern products for the markets of Fujian and Guangdong.[11] However, more importantly for us, there is a small area along the so-called Porto Interior (Neigang 内港) of Macau that goes by the name Patane and whose current Chinese name is Shalitou 沙梨頭. The existence of the toponym Patane has supported the idea that some Chinese originally residing in Pattani were among the first permanent settlers on the Macau Peninsula, or at least among the traders who went there quite regularly, perhaps even much earlier than the Portuguese.[12]

That leads to a different aspect. Research on the so-called Patúa (or Patois) spoken by the Macanese has brought to light a substantial number of words with Malay roots. Some of them relate to the cuisine and daily life. Several decades ago, these findings gave rise to the assumption that the wives of the early Portuguese settling on the Macau Peninsula had come from the Malay world. It was also argued that their dress as well as the style of traditional houses in Macau would show Malay influence.[13] Although we have few details for the sixteenth century to substantiate such views, it cannot be denied that early Macau was in regular

---

[10] For the Portuguese in Patani, see, for ex., LOUREIRO, Rui Manuel - **Em busca das origens de Macau (Antologia documental)**, esp. pp. 70, 71, 79, 137; the same - **Fidalgos, missionários e mandarins. Portugal e a China no século XVI**, pp. 201-202, 319-321, 369, etc.; ALVES, Jorge Santos - Patani and the Luso-Asian Networks (1516–1642), part 1 for the early periods, and the documentary appendix, pp. 113 et seq. – The last source also cites from the *Peregrinação*. For an excellent edition of this text with copious annotations, see ALVES (ed.) - **Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação. Studies, Restored Portuguese Text, Notes and Indexes**. It contains many references to Patani.

[11] For the Chinese in Patani, see, for ex., HSÜ Yun-tsiao - **Beidanian shi**; WADE, Geoff P. - From Chaiya to Pahang: the Eastern Seaboard of the Peninsula as Recorded in Classical Chinese Texts; the same - The Patani Region in Chinese Texts of the Sixth to the Nineteenth Centuries; CHEN Tsung-ren - **Selden Map yu Dongxiyang Tangren: dili zhishi yu shijie jingxiang de tansuo (1500–1620)**, pp. 344-347. For Patani and Ryukyu, see, for ex., PTAK, Roderich - The Ryukyu Network in the Fifteenth and Early Sixteenth Centuries, esp. 470, 473, 475. For sources, see, for ex., KOBATA Atsushi; MATSUDA Mitsugu - **Ryukyuan Relations with Korea and South Sea Countries. An Annotated Translation of Documents in the Rekidai Hōan**, esp. pp. 177-182. Many of the documents collected in this work suggest that Ryukyu ships had very mixed crews. For the *huozhang* (*kachō*) in such contexts, see, for ex., TAKASE - Rekidai hōan dai isshuu ni okeru kachô ni tsuite. The author concludes that the *huozhang* often had ritual functions (I am grateful to E. Papelitzky for drawing my attention to this article).

[12] For Patane / Shalitou, see, for ex., WU Hongqi - **Shikong jiaozhi de shi ye: Aomen diqu lishi dili yanjiu**, esp. pp. 188-199. See also PTAK, Roderich - Fujianese Migrants and the Mazu Cult in Xiangshan, ca. 1200–1550: Some Observations and Questions, esp. pp. 25-27.

[13] For the Macanese language and early Portuguese settlers on the Macau Peninsula, see, for ex., BATALHA, Graciete Nogueira Batalha - A contribuição malaia para o dialecto macaense; the same - **Língua de Macau. O que foi e o que é**; the same - **Glossário do dialecto macaense: notas linguísticas, etnográficas e folclóricas**. – Research on the Creole language in Melaka is also relevant for the study of the early Portuguese community in Macau. See, for ex., BAXTER, Alan N. - Kristang (Malacca Creole Portuguese) – A Long-time Survivor Seriously Endangered; BAXTER, Alan N.; SILVA, Patrick - **A Dictionary of Kristang (Malacca Creole Portuguese) with an English-Kristang Finderlist**. – A recent article (which provides some "special views") is RODRIGUES, Manuel Fernandes - Lingu maquista – o Patoá, ou Língua de Macau, here esp. p. 22. – For the dress of Macanese women, see, for ex., AMARO, Ana Maria, **O traje da mulher macaense: da saraça ao dó das Nhonhonha de Macau**.

contact with Pattani and other locations in the Malay world. Whether this means that the Macau-Portuguese had Malay consorts, or whether their wives were Chinese born and raised in the Malay world or had originally migrated from Fujian to Southeast Asia before joining the Portuguese in Macau, we cannot tell. If they spoke two languages, Malay and a Chinese tongue, and gradually picked up Portuguese as well, then they probably acted as quasi-*línguas* in their families, but this is merely an assumption.

We know that some Portuguese men learned Malay, and they probably learned it much more easily than Chinese. This brings us back to the question of pilots and *jurubaças*. It seems plausible to assume that Portuguese crew members welcomed technicians and navigators who spoke Malay, as this enabled direct dialogue between both sides, which was essential for a smooth voyage to China.

Of course, we may construct a parallel case for the Chinese language: In the course of time, many more Chinese migrants moved to Macau or began working there during the day. These migrants came from nearby villages or from afar. It also means that Portuguese men in Macau began taking Chinese wives. Most likely, their children grew up with a language mix that combined Cantonese with Portuguese and other elements. When these youngsters took to sea, as merchants or in different capacities, they were certainly able to converse with Chinese interpreters, pilots, and technicians – not in Malay, but in Cantonese or another Chinese tongue. If indeed so, then we may perhaps conclude that the Malay segment of the local Patois gradually lost its initial weight, while the Chinese – or Cantonese – stratum became more important. In sum, the early linguistic panorama along the route from the Malay world to Xiangshan and Macau included diverse languages and various professionals active in maritime trade and local affairs. It was a flexible constellation with some implications for the dissemination of geographical knowledge and the naming of individual places.

III. Selected Examples: Chinese, Malay and Portuguese Toponyms

The above suggests that we are looking at linguistic "transfers" between several idioms. Malay loan-words entered Chinese, words with a Portuguese origin can be found in Cantonese, Chinese and other terms appear in the Creole language spoken in Macau, etc.[14] The same applies to geographical names, as we shall see below.

Indeed, scholars have repeatedly pointed out that Portuguese *roteiros* and maps often record Malay toponyms instead of Chinese or other place names, particularly for certain islands along the route from Hainan to Central Guangdong. This could mean that the Portuguese first became acquainted with these islands through pilots and helmsmen who

[14] Here are only some studies: SALMON - Contact Languages; the same - Malay (and Javanese) Loan-words in Chinese as a Mirror of Cultural Exchange; SUN Xiliang - **Aomen Yueyu zhong de Puyu jieci yanjiu**. – See also the titles listed in the previous note.

were familiar with Malay traditions or conversed in Malay with their Portuguese captains and colleagues. However, one also finds Chinese names that are directly related to Portuguese names, and Chinese names that can be linked to Malay names, albeit indirectly.

Generally, the procedure of selecting appropriate names for an island often involved several languages. Thus, we may assume that several Malay toponyms were based on earlier Chinese names, while in other cases the Malay name came first, and the Chinese equivalent followed later. One may also find examples where both sides followed their own traditions, independently from each other, probably without considering local names. The same applies to the Portuguese and their naming habits. This is a vast field of research. Below, we shall look at only some selected Chinese, Malay, and Portuguese names which seem to fall into different naming categories. In terms of geography, we shall proceed from various islands near the Malay Peninsula via those near Hainan to the area near Xiangshan and Macau.

Pedra Branca, near the eastern exit of today's Singapore Strait, is a flat rock with guano deposit, hence its name – literally "White Rock". According to some views, it once belonged to the Sultanate of Johor, especially during much of the sixteenth century. After long territorial disputes the International Court of Justice ruled in 2008 that Pedra Branca should be a part of Singapore, but recently the dispute between Singapore and Malaysia flared up again. There is a large body of publications on all this.

One of the earliest Chinese references to Pedra Branca appears on the *Zheng He hanghai tu*, where it is called Baijiao 白礁, "White Reef". [see Map 1] The *Shunfeng xiangsong* 順風相送 (many parts of that book seem to date from the late Ming), *Zhinan zhengfa* 指南正法 (early eighteenth century, according to Xiang Da 向達) and other works of Ming and Qing times with nautical information such as the *Siyi guangji* 四夷廣記 (probably 1601 or later) and *Dongxiyang kao* 東西洋考 (1617/18) also call it that way, or Baijiaoyu 白礁嶼 (White Reef Island),[15] but surprisingly it does not appear on the so-called *Selden Map* (presumably early seventeenth century). Its Malay name is Pulau Batu Puteh, which means "White Rock

[15] For an overview of references to Pedra Branca, see CHEN Jiarong; XIE Fang; LU Junling - **Gudai Nanhai diming huishi** (henceforth **GDNH**), p. 291 (entry on Baijiao, part 2). – See also **Shunfeng xiangsong** (henceforth **SFXS**) and **Zhinan zhengfa** (**ZNZF**), both in **Liang zhong haidao zhenjing**, esp. pp. 37, 47, 55, 56, 62, 192; **Siyi guangji**, entries called "Fujian Anminzhen wang Manlajiaguo zhenlu" 福建安民鎮往滿喇咖國針路, "Manlajia hui Fujian Wuhumen zhenlu" 滿啦咖回福建五虎門針路, "Kunlun wang Xianluo, Xianluo wang Manlajia zhenwei" 崑崙往暹羅、暹羅往滿喇咖針位, "Manlajia hui Xianluo zhenlu" 滿喇咖回暹羅針路; **Dongxiyang kao**, j. 9, p. 177. – The above sources (or the relevant parts in them) also appear in CHEN Jiarong et al. - **Zhonggzuo lidai hailu zhenjing**, vol. 1. The segments found in **Siyi guangji** are in a further collection: ZHENG Hesheng; ZHENG Yijun (eds.) - **Zheng He xia Xiyang ziliao huibian**, vol. 1, pp. 306-327. – Also, there are modern facsimile editions of the **SFXS** and **ZNZF** and dozens of very recent studies on both these works, but it is not necessary to cite them here. Among the older studies are MILLS, J. V. G. - Malaya in the Wu-pei-chih Charts; the same - Arab and Chinese Navigators in Malaysian Waters in about A.D. 1500. Reprints of both articles are in WADE, Geoff(rey) P. (ed.) - **Southeast Asia-China Interactions. Reprint of Articles from the Journal of the Malaysian Branch, Royal Asiatic Society**; see esp. pp. 384, 385, 390, 391, 403, 437, 439-453, 455. – Generally, for the **Siyi guangji**, see PAPELITZKY, Elke - An Introduction to the Siyi guangji 四夷廣記; the same - **Writing World History in Late Ming China and the Perception of Maritime Asia**, esp. pp. 30-31 (text), 41-42 (author), 69-85 (contents of the late Ming "world histories").

Island", and not "White Rock Reef". However, it is unclear when the Malay and Chinese versions first came into use.

The Portuguese name "Pedra Branca" appears in the sixteenth century. One finds it on several maps, albeit spelled differently (for instance, P. Brāqua) or not written clearly. Fernão Vaz Dourado's (c. 1520 – c. 1580) famous presentation of Southeast Asia and China is a case in point (usually dated to 1571). Somewhat later Jan Huygen van Linschoten (1563–1611) mentions the place. Thereafter many Dutch and other European maps also record the "White Rock".[16]

Another type of document is Portuguese nautical records. They refer to Pedra Branca in the context of sailing from the Melaka-Singapore region to different locations around the South China Sea and beyond. Among the very early works on that region is the one by Francisco Rodrigues (1511/12). Several scholars think he was a kind of pilot, but we cannot tell from which sources he gathered the relevant knowledge about the places he never saw in person. Most likely, information came from various sides; this includes the Javanese (and Javanese cartography), the Chinese, Malays, and others. Local or Chinese pilots must have been the ones who also informed Rodrigues and the Portuguese about the "White Rock" and its crucial role as a landmark on the route to the Laut Natuna and the South China Sea.[17]

If these views are acceptable, then we may surmise that the name "Pedra Branca" was a Portuguese adaption of either the Chinese combination Baijiao(yu) or a Malay name with a similar or identical meaning; put differently, it was not a Portuguese invention made independently from extant names then current in Southeast Asia.

Pulau Tioman, Pulau Aur, and other names in the Seribuat Archipelago. The Seribuat Islands (also Sribuat Islands) are near the coast of Pahang and Johor, along the east side of the Malay Peninsula. [see Map 2] The earliest extant Chinese map to show them is the *Zheng He hanghai tu*. Here, I shall restrict myself to mentioning only some of the names associated with these islands. On the map, the northernmost segment of the archipelago consists of two islands. One of them bears the name 石礁, evidently Pulau Seri Buat; the other unnamed

---

[16] For historical and cartographical contexts, see, for ex. BORSCHBERG, Peter - Mapping of Singapore & Southeast Asia – European Visions; the same, **The Singapore and Melaka Straits: Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century**, esp. pp. 38, 68, 80, 89, 93-94, 97, 101, 173, also several notes, and p. 344 (glossary); the same, **Mapping Singapore before 1800**.

[17] See, for ex., MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**, esp. pp. 94, 97-102, 111-112, 142-143, 147-150, 172, 175, and appendix with texts. For Rodrigues' works, see CORTESÃO, Armando (ed., trans., etc.) - **The Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues**, vol. 2, pp. 290 et seq.; the same - **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues**, pp. 81 et seq. For pilots and the Java map, see, for ex., MANGUIN, Pierre-Yves - **Les Portugais sur les côtes du Viêt-nam et du Campā. Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'après les sources portugaises (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)**, pp. 51, 52, 56, 156, 171; NAKAJIMA Gakusho (author); SHEN Yi 沈藝 (trans.) - Folangxisike Luodeligesi de ditu (1): Putaoya ren zai Yazhou haiyu de shezu yu shijie ditu, pp. 149-153. For "pedra bramca" in Rodrigues' work, see CORTESÃO - **A Suma Oriental… e o Livro de Francisco Rodrigues**, p. 122, or SOUSA, Ivo Carneiro - The First Portuguese Maps of China in Francisco Rodrigues' Book and Atlas (c.1512), pp. 11-12.

location must be Pulau Sembilang.[18] Near this cluster, or rather to its southeast, one finds Zhumashan 苧麻山. *Zhuma* means "ramie", but its Hokkien reading – *toemoa* (last syllable also *ba/ma*) – suggests a phonetical similarity to the Malay name (Pulau) Tioman. Pulau Tioman is the largest island in the archipelago. It was and remains a landmark for traffic from the eastern exit of the Singapore Strait via Pedra Branca towards modern Vietnam. "Below" Zhumashan one sees an unnamed island on the map, evidently Pulau Pemanggil. To its south is Dongzhushan 東竹山, literally "East Bamboo Island". Directly west of the latter appear Xizhushan 西竹山 and two smaller locations, again without name. The southern end of the Seribuat Archipelago is marked by Jiangjunmao 將軍帽, literally "General's Hat". Nearly all scholars have identified this last place with Pulau Tinggi.[19] [see Map 1]

Arabic sources also mention some of the islands belonging to the Seribuat Archipelago, especially Pulau Tinggi and Pulau Tioman, but this is of no importance here.[20] The above names pose several questions, some of which I have discussed in two separate studies.[21] One very complicated problem relates to the two names Dongzhushan and Xizhushan. Many scholars have equated both toponyms with the earlier names Shangxiazhu 上下竺, Tianzhu 天竺, Dongxizhu 東西竺, etc. According to their opinion, all these names stand for Pulau Aur. It has also been argued that the syllable *aur* would mean "bamboo", just like the character *zhu* 竺 and the version *zhu* 竹 in the names Dongzhushan and Xizhushan on the map. The *Shunfeng xiangsong* provides a different picture. It mentions the last two names in a long list of locations with brief descriptions and essential nautical data, and it even contains the sequence "Dongxi er zhu 東西二竹" (literally "The two Zhu, east and west"), which confirms the existence of two separate islands, namely Dongzhu(shan) and Xizhu(shan).[22] However, in other parts of the same source one finds the combination "Dongxizhu" 東西竹 (not 東西竺). It appears in several descriptions of individual sailing routes and always stands for Pulau Aur itself, or for Pulau Aur *and* perhaps one or two smaller islands adjacent

[18] Several scholars suggested a phonetical link between Seri (Buat) / S(i)ribuat and *shi* 石. See, for ex., the reprinted articles in WADE - **Southeast Asia-China Interactions**, pp. 391, 393, 468; **ZHHHTJ**, pp. 52 (name explained), 57 (map segment).

[19] Some details are in ZHOU Yunzhong - **Zheng He xia Xiyang xin kao**, pp. 180-182. The articles by Mills, in WADE - **Southeast Asia-China Interactions**, contain many more references to the islands in the Seribuat Archipelago. They mainly appear in Mills' translations from the **SFXS** and **ZNZF**.

[20] One already finds "Tiyūma" (Pulau Tioman) in Sulaiman's work (c. 851). See the old collection prepared by FERRAND, Gabriel (trans., notes, etc.) - **Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIIIème au XVIIIème siècles**, p. 40 (further references to Tiyūma in the index of that work); the same - **Voyage du marchand arabe Sulaymân en Inde et en Chine, rédigé en 851, suivi de remarques par Abû Zayd Ḥasan (vers 916)**, pp. 13, 18, 19, 42. Another useful source is TIBBETTS, G. R. - **A Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia**. The index of that book refers to Tinggi, Tioman, and Tiyūma. Another name possibly connected to Tioman is Bêtumah. Recently on this, see BORSCHBERG - **Mapping Singapore before 1800**.

[21] For details related to this paragraph, see the relevant sections in PTAK, Roderich - Possible and Confirmed References to Pulau Aur and the Seribuat Islands in Chinese Sources (c. 1150–1550); the same - Pulau Aur and Some Nearby Islands in Chinese Nautical Sources of the Ming Period.

[22] **SFXS**, pp. 36, 55.

to it, but this second option remains an open issue. In sum, we cannot put in doubt the equation Dongzhushan 東竹山 = Pulau Aur (on the *Zheng He hanghai tu* and in one part of the *Shunfeng xiangsong*), just as we also need to accept the equation Dongxizhu 東西竹 = Pulau Aur (in other entries of the *Shufeng xiangsong*). This leaves several questions unanswered. One of them relates to Xizhushan: What does this name stand for? Unfortunately, many scholars have ignored all these problems; they simply argued that Dongxizhu 東西竹 would be the same as the earlier Dongxizhu 東西竺 and the other earlier names. Also, they repeatedly pointed out that Pulau Aur looks like two separate islands from a distance. Sailing nearby, one would realize that both peaks – one higher than the other – would belong to one and the same island, namely Pulau Aur; this could also explain the combination Shangxiazhu.

Other scholars thought that something was wrong with all that. They proposed to identify one or several of the above names with the Anambas Islands, or with a location in the Singapore Strait (!), or with Pulau Natuna Besar, or a different place in the Natuna Archipelago. Especially Han Zhenhua 韓振華 made substantial efforts to support the Natuna option.[23]

A new suggestion came from Zhou Yunzhong. He tried to maintain the two equations mentioned above, but at the same time argued that Xizhushan on the *Zheng He Map* could stand for Pulau Babi Besar. Literally, this means "Greater Pig Island". Pig in Chinese gives *zhu* 豬 (or 猪, 潴, 瀦), which is phonetically similar to *zhu* 竺 and *zhu* 竹. While the equation Xizhushan = Pulau Babi Besar seems plausible at first glance, doubts arise when one considers the current Hokkien pronunciation of 豬. The latter gives *ti* / *tir* / *tu* (POJ system), while that of *zhu* 竹 gives *tek* / *tiak* / *tiok* and that of 竺 *tiok*. The current pronunciation of these characters in Cantonese is of course different from the Hokkien reading. Clearly, these are just some phonetical "options"; they tell us very little about the readings of all these characters in Song, Yuan, and early Ming times. While we can reconstruct the "northern" pronunciation, the "southern" versions remain debatable.[24] In sum, whether this allows us to maintain the hypothesis implicitly proposed by Zhou Yunzhong, namely that *babi* → 豬 → 竺 / 竹, once again is a matter of viewpoint.

A further aspect concerns the island now called Pulau Babi Tengah, literally "Central Pig Island". It is to the north northwest of Pulau Babi Besar. So, why should Xizhushan,

---

[23] Details in PTAK, Possible and Confirmed References to Pulau Aur.

[24] For the Early Mandarin readings, see, for ex., PULLEYBLANK, Edwin G. - **Lexicon of Reconstructed Pronunciation in Early Middle Chinese, Late Middle Chinese, and Early Mandarin**, pp. 413, 414. – For the "southern" readings in Ming times, see, for ex., LEE Yu-chung et al. (eds.) - **Dictionarium Sino-Hispanicum**, esp. pp. 11, 28, 49; this work transcribes 竹 as *tet* / *tac* and 猪 as *tu*. See also WITEK, John W. (ed.) - **Dicionário português-chinês / Pu Han cidian** 葡漢辭典 / **Portuguese-Chinese Dictionary**, fol. 50a, 57b, 132a; there, *zhu* (pig) appears as *jiu*. This comes close to the current Cantonese pronunciation, while the reading for the bamboo characters is *dzuk*. – One may add: Probably, the **Dictionarium** was written and used by Pedro Chirino (1557–1635); the **Dicionário**, late 16th century, was attributed to Michele Ruggieri and Matteo Ricci.

interpreted as "Western Pig Island", stand for the latter, and why not for the smaller, but "central" location further to the west? Certainly, there is one argument against such an alternative arrangement: If Xizhushan is Pulau Babi Tengah, then the larger island, Pulau Babi Besar, would not be on the *Zheng He Map*.

Currently, there is no elegant way to solve the name puzzle surrounding Pulau Aur. To repeat: The tandem Xizhushan (Pulau Babi Besar?) + Dongzhushan (Pulau Aur) on the map, as well as in the list of *Shunfeng xiangsong*, seems incompatible with the equation Dongxizhu 東西竹 = Pulau Aur (perhaps with one or two small islands adjacent to it). Moreover, there is another aspect associated with this dilemma: Ming textual sources do not seem to record the large island called Pulau Pemanggil, which sailors automatically sighted on the way between Pulau Tioman and Pulau Aur; it only appears on the *Zheng He Map*, but without name. Therefore, are we looking at a name shift? Was there a point in time when the compound Dongxizhu 東西竹 came to include Pulau Pemanggil + Pulau Aur, while the earlier (?) tandem (Dongzhushan + Xizhushan) implied a different set of islands?[25]

The naming problem becomes even more complex if one considers a further toponym with the element "pig". This is the name Zhumushan 猪母山 in *Shunfeng xiangsong* (Zhumu jiazi 猪母甲子 in *Zhinan zhengfa*). Most likely it stands for one of the small islets or rocks south of Pulau Tinggi. Hence, with some imagination, one can link the name element "pig mother" (*zhumu*) to a location near the "lower" end of the Seribuat "chain" (or, looking from south to north, near its "beginning") because this chain extends "vertically", in a north-south direction. In other words, captains whose ship approached the archipelago from the south, would need to decide whether they wanted to pass all the islands on an outer northbound course – the most direct route towards modern Vietnam – or whether they wanted to sail midway through the archipelago, along the west side of Pulau Aur and thus at some distance from the east side of Pulau Babi Besar and Pula Babi Tengah. If such an interpretation is acceptable, then we may suppose that Chinese sailors associated several parts of the Seribuat Islands with the term "pig", while using the character "bamboo" for another section. Finally, this leads to a set of fundamental questions: Several extant Chinese toponyms contain the character *zhu* 猪 / 豬. In some cases, this character was replaced by *zhou* 州 / 洲. How can we explain these substitutions? Is this merely due to phonetics? Are we dealing with different local traditions and / or different sailing networks behind these changes? Currently, there are no answers to these open issues, but we shall keep them in mind for further analysis.

We still need to look at some of the Portuguese toponyms related to the Seribuat Islands. Pulau Tioman, Pulau Aur, Pulau Tinggi, and Pulau Babi appear in several *roteiros* and other texts. In all cases, the Portuguese names follow their Malay versions. The first name

[25] Local people consider the Batu Buau, a huge rock near the shore of Pulau Pemanggil, as a sacred site. There are also many legends associated with the island. Perhaps these features caused sailors and pilots to avoid the place, which may also explain the lack of information on it in early records (?).

is usually spelled "Pul(l)o Timão" (Pullo Thimão, etc.). One finds it in early sources and even in the *Peregrinação*.[26] Several sailing routes used by the Portuguese converged near this island, such as the one from Melaka via Pulau Tioman (or Pulau Aur) and Mindoro to Manila and the traditional route to China, via Pulau Condor. Evidently, Pulau Tioman provided water and shelter. One *roteiro* specifically mentions the east side of the island, another description suggests that its north coast served as a suitable anchorage: "Pulau Tioman is at two and a half degrees; it is a large island with other small islands around it; at the north coast [one finds fresh] water and a sand beach, where ships will load water."[27] Clearly, the details given in this entry may not be accurate. First, the north coast is very short. From the work by David Lee and further investigation we also know that small creeks flow to several coastal segments of the island, while most of the beaches are at the west side.[28] Perhaps it is here that ships would cast anchor and not near the island's northern end.

The second place, Pulau Aur, usually called "Pulo Laor" in the *roteiros*, is often mentioned together with Pulau Tioman. One source introduces Pulau Aur as a convenient starting point for voyages to Makassar, via the Karimata Strait. One also finds a comparable sailing corridor on the Selden Map, but not on the *Zheng He hanghai tu* and probably not in navigational texts of the Ming period. On the Selden Map, the relevant route begins near Pulau Tioman or Pulau Aur, which is not quite clear; but, as mentioned, it runs through the Karimata Strait.[29]

Pulau Tinggi, in the southern section of the Seribuat Archipelago, is another important landmark. We already referred to it. Portuguese texts usually call it "Polo Timge". One variant form of that name is Pullo Tingiram. Francisco Rodrigues used the version "(a)pulo tymge", but there are very few details on this island in early sources and we do not need to discuss them here.[30]

Besides these names, one finds references to "Pullo Babi", but without specification; therefore, it is not always clear whether this toponym represents Pulau Babi Tengah or Pulau Babi Besar. One text tells us that both "Pullo Babi" and "Pullo Laor" are large, have a "mountain saddle" in the middle and small islands adjacent to them.[31] Another *roteiro* indicates that the direct northwest-southeast axis from Pulau Tioman to Pulau Aur measures six and a half leagues. Clearly, the geographical layout is correct, but the next phrase raises doubts: "[At a

[26] See, for ex., CORTESÃO - **A Suma Oriental… e o Livro de Francisco Rodrigues**, p. 122 (there "vjoma" and "pulo vioma" for Pulau Tioman); ALVES, **Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação**, vol. 2 (**Restored Text**), ch. 33, p. 115, and ch. 220, p. 773, vol. 3 (**Notes**), p. 75 n. 5; LOUREIRO - **Em busca**, pp. 70, 79, 108, 114, 198.

[27] See MATOS - **Roteiros**, esp. pp. 115, 148, 150, 153, 172, 175, 194, 195, and documents (text p. 287; east side p. 370).

[28] See LEE, David W., et al., **The Natural History of Pulau Tioman**, esp. pp. 4 and 27 et seq.

[29] See MATOS - **Roteiros**, esp. pp. 114, 119-121, 128, 153, 172, 194, and documents. For the Selden Map, see, for ex., CHEN Tsung-jen - **Selden Map**, esp. pp. 396-400, 406-408; PTAK - Pulau Aur and Some Nearby Islands, esp. pp. 164-165.

[30] See, for ex., MATOS - **Roteiros**, esp. pp. 149, 256; CORTESÃO - **A Suma Oriental… e o Livro de Francisco Rodrigues**, p. 122. – Arabic sources mention Pulau Tinggi as well. See n. 20, above.

[31] Ibid., MATOS - **Roteiros**, esp. p. 296.

certain distance] from both [locations] is another [island] called Pulau Babi" (D'ambas esta outra que se chama Pulo Babi).[32] One could be tempted to refer this description to Pulau Pemanggil whose name does not seem to be mentioned in the *roteiros* (?). A further reference to Pulau Babi appears in a late text related to the year 1652: "And after that island (=Pulau Aur) towards the west is Pulau Babi, another high and round island. And [further] from it is Pulau Tioman. And [the distance] from Pulau Babi to Pulau Aur will be four leagues, while it will be six leagues from Pulau Aur to Pulau Tioman." (Elogo desta jlha pera loeste esta Pullo Babi que he outra jlha alta e Redonda, e logo esta Pullo Timão. E averá de Pullo Baby a Pullo Laor 4 legoas, e averá de Pulo Laor a Pulo Timão seis legoas).[33] Again, one could misunderstand these passages by assuming that Pulau Babi is almost halfway between Pulau Aur and Pulau Tioman and that its name should refer to Pulau Pemanggil. Also, the shape of Pulau Pemanggil is rounder than the shape of Pulau Babi, and its mountains are higher as well. Yet, one must be careful with the text. The sequence *pera loeste* is vague. Indeed, Pulau Babi is straight to the west of Pulau Aur. Regarding the distances, they seem acceptable: The itinerary between Pulau Babi and Pulau Aur (here: four leagues) is slightly shorter than the one between Pulau Aur and Pulau Tioman (six leagues). To repeat, Pulau Pemanggil is halfway between the latter two; this would not be in line with the measurements "four" versus "six leagues". In sum, the two quotations above suggest that the observations included in the *roteiros* are not always accurate; they easily mislead readers to draw wrong conclusions.

A third reference to Pulau Babi may round off this picture. One text claims that this island, and Pulau Aur, would be to the south southeast of Pulau Tioman. Again, one may immediately think of Pulau Pemanggil. However, we also learn about Pulau Babi that from a distance it looks like two islands, although of course both peaks belong to one and the same place (Pullo Baby he hũa ilha que quando apareçer de longe pareçe dous jlheos porem tudo he hũa jlha).[34] Both the *Shunfeng xiangsong* and *Zhinan zhengfa* compare Xizhushan and Dongzhushan with a horse saddle, especially when sighted from afar.[35] The front and rear parts of such a saddle are higher than the middle part; therefore, the images in both the Portuguese and Chinese texts are similar. Hence, could it be that these descriptions derive from one and the same orally transmitted tradition disseminated by local Malay and / or Chinese pilots?

From these rather confusing citations we may briefly return to the other Chinese toponyms discussed above. It seems that Chinese sailors gradually developed their own naming system for the Seribuat Islands. They only retained one Malay name, (Pulau) Tioman, which

[32] Ibid., p. 401.

[33] Ibid, p. 445.

[34] Ibid., p. 423.

[35] **SFXS**, p. 36; **ZNZF**, p. 195.

they transcribed phonetically as Zhuman苧麻, Zhupan 苧盤, Dipan 地盤, etc.[36] The other toponyms – such as Xizhushan and Jiangjunmao – follow different criteria. The Portuguese, as latecomers, adopted the Malay versions in all four cases mentioned above. They had noticed these toponyms shortly before and / or after the conquest of Melaka.

No doubt, Pulau Tioman was the most important location in the Seribuat world and an important stopover on the way to China. As mentioned above, it was already known to the Arabs. One also finds it on the Cantino Planisphere (1502), as "Fulo Tumona". According to Luís Filipe Thomaz, this appellation suggests Arabic influence (because the initial "P" in "Pulau" appears as an "F"), but it is clearly based on the Malay name.[37] Francisco Rodrigues was among the first Portuguese to record it, as well as Pulau Tinggi, but whether his informants were pilots, *jurubaças*, influential *nakhodas*, or others – that we cannot tell.

Tinhosa, Cape Tonggu, and Pulau Tujuh. We shall now move north, in the general direction of South China. However, in lieu of "making a stopover" in the waters near modern Vietnam and discussing such names as Con Son / Pulau Condore, we shall go directly to Hainan. The first location to consider in this context is the island which the Portuguese called Tinhosa. The adjective *tinhoso* usually carries a negative connotation. Some dictionaries give "timorous", "fussy", "faint-hearted" as its English equivalents; it is also related to the disease called mange (*tinha*) and even to the devil. There are two barren and uninhabited islands in the Gulf of Guinea which belong to São Tomé and Príncipe. They bear the names Tinhosa Grande and Tinhosa Pequena. Together they form the Pedras Tinhosas and are circa twenty kilometers south of Príncipe. Several centuries ago, these names may have evoked mixed feelings. Perhaps this was also the case with the island near Hainan.

Hainan's Tinhosa, now called Dazhoudao 大洲島, is covered with dense vegetation. There are three mountains, the highest reaches up to almost 290 meters. The fauna is equally rich. In fact, zoologists describe the island as a paradise for birds, insects, and other creatures. Dazhoudao belongs to the area of Wanning 萬寧, formerly also known as Wan'an 萬安 and Wanzhou 萬州. This region, now classified as a city (*shi* 市), is on the southeast side of Hainan. Besides Dazhoudao several other islands are near that coast, but we can leave their names aside because they rarely appear in Portuguese texts of the sixteenth and early seventeenth centuries. Only one of them deserves attention; this is Bai'andao 白鞍島, a very small place to the northeast of Dazhoudao and Cape Dahuajiao 大花角. Bai'andao seems to be identical with an island called "False Tinhosa", "Tinhosa Falsa", "Fausse Tinhose", etc. in some European sources, especially in

[36] One may add: Several scholars linked the name (Pulau) Tioman to a Cham ethnonym used for people from Xian(luo) 暹(羅), i.e., for persons mainly coming from the Ayutthaya region. See, for ex., AYMONIER, Étienne; ÇABATON, Antoine - **Dictionnaire čam-français**, p. 209; **GDNH**, p. 1062. – Mills divided the Chinese versions of Malayan toponyms into five main classes; see WADE - **Southeast Asia-China Interactions**, p. 373, and some examples on pp. 392, 393.

[37] See, for ex., THOMAZ, Luís Filipe F. R. - The Image of the Archipelago in Portuguese Cartography of the 16th and Early 17th Centuries, pp. 83, 85, and plate 1. See also plate X (based on an anonymous map of 1540).

nautical compendia of later periods.[38] However, one rarely encounters the Portuguese version "Tinhosa Falsa" in sixteenth and early seventeenth documents. [see Map 3]

Song and Ming texts contain several names for Tinhosa / Dazhoudao: Duzhouling 獨洲嶺, Duzhuzhou 獨珠州, Duzhushan 獨珠山, Duzhoushan 獨州(洲)山, etc. They appear in official geographies and in local chronicles. Another name, Bangshan 榜山, is rarely found in early material. Also, there is dissent concerning the toponym Xiangshi 象石, which could stand for the same island.[39] Finally, some works refer to the Duzhuyang 獨洲洋, evidently the sea adjacent to Dazhoudao. Unfortunately, its precise limits are nowhere defined.

The *Zheng He hanghai tu* calls the island Duzhushan 獨猪山.[40] [see Map 4] In the context of our discussion on Pulau Aur and Pulau Babi we had encountered several names with the characters 猪, 豬, 瀦, 竺, 竹, etc. Their pinyin transcription is *zhu* and many of them were already homophones or quasi-homophones in earlier times. This also applies to their reading in some southern tongues. The names for Dazhoushan in the previous paragraph suggest that we may enlarge the catalogue of interchangeable terms / characters by adding 珠, 州 and 洲 to the list.[41] However, historians of maritime China would need to conduct a special study to uncover the mechanisms that led to toponymic changes in which one character was replaced by another character.

Much more could be said on Dazhoudao, which appears on many traditional maps and in nautical works under the names mentioned above. Suffice it to state that these names are Chinese inventions. Here we may turn to a different point: There are reasons to believe that some references to Dazhoudao in traditional Chinese sources are in fact references to Bai'andao and that sailors and authors tended to confuse both islands.[42] If that view is acceptable, then the Portuguese pair "Tinhosa / Tinhosa Falsa" (and the analogous versions in other European languages) may reflect the ambiguity of certain recordings in Chinese sources. This links to a further point: Some Chinese names of other islands have the initial character *zhen* 真 (true) or *jia* 假 (false). Such combinations appear on the *Zheng He hanghai tu* and in nautical texts. Evidently, the distinction between a "true" and a "false" place was to remind pilots and sailors that one had to be careful when trying to identify landmarks. Correct identifications were crucial to a ship's safety and for the onward journey. Tinhosa / Dazhoudao, so it seems, belongs to that category.[43]

---

[38] For details, see PTAK, Roderich - A Note on Dazhoudao 大洲島 / Tinhosa (c. 1000–1550), esp. part I.

[39] For these names, ibid., part II. Xiangshi sometimes appears together with a place called Jiuruluozhou 九乳螺洲 and could point to a location in the Xisha qundao 西沙群島 (Paracel Islands); ibid., p. 56 and n. 5. – For further details, see, for ex., HAN Zhenhua - Qizhouyang kao, esp. pp. 102-104.

[40] See, for ex., **ZHHHTJ**, pp. 40, 43, 87; MANGUIN - **Les Portugais**, pp. 59-60.

[41] A further name is Dazhoutou 大洲 (州) 頭. It is rare in Ming times, but spreads under the Qing.

[42] PTAK - A Note on Dazhoudao, esp. pp. 87-88.

[43] Several examples for "true" and "false" classifications are in KAUZ, Ralph; DAI Qi - At the Furthest End of the 'Nanhai': Some Final (?) Remarks on Hormuz with Additional Notes on the Name Elements *jia* and *zhen* in Chinese Toponyms Related to Maritime Locations.

References to Tinhosa in Portuguese *roteiros* and on maps abound. Gaspar Viegas recorded the name on a map usually dated 1537. [see Map 5] Later works often depict Hainan in the form of an open fan, with Tinhosa placed near its lower part, while the northern part of Hainan is given a curved shape and embedded in a large bay of mainland Guangdong, or in what appears to be the Gulf of Tongking (Beibuwan 北部灣) with its eastern exit, the Qiongzhou Strait (Qiongzhou haixia 瓊州海峽).[44] Moreover, on several Portuguese maps, the northern part of the Beibuwan has a triangular form, often with a river-like extension leading inland. The *Zheng He hanghai tu* and other Chinese maps draw the border region between China and modern Vietnam in a similar manner. They call that region Jiaozhijie 交趾界 (border of Jiaozhi, or Annam). This suggests that the depiction of the entire area on Portuguese maps followed an earlier Chinese model. [see Map 4]

As just mentioned, Portuguese *roteiros* place Tinhosa (rarely Tinhoza) on the route between the Shangchuan-Macau region and the coast of modern Vietnam. Surprisingly, in such contexts Tinhosa is sometimes described as a round island (*redonda*). This could point to Bai'andao, because Dazhoudao has a different form: it consists of two separate parts connected by a flat and narrow sandbar. We may thus ask: Should we take the references to a "round" location as additional evidence for the occasional confusion of both places in nautical texts?[45]

There are further questions. One problem is the name Pollo (Pulau) Gom. It appears on early cartographic documents such as the Diogo Ribeiro map of 1529 and the one by Viegas.[46] The latter placed this location, written Pulogō, at the southern end of the so-called "Pulotujō", or Qizhou liedao 七洲列島, a small archipelago near the northeastern tip of Hainan. In modern Malay *tujuh* means seven; therefore, the Chinese name Qizhou and the Malay name Pulotujō (for Pulau Tujuh) both have a similar meaning: "seven islands" / "Island Seven." Indeed, Viegas drew seven dots next to the name, evidently because he understood its meaning.[47] [see Map 5]

Today the southernmost islet of the Qizhou is called Shuangfan 雙帆, the northernmost place bears the name Beiqi 北峙 (Beishi 北石). On the map, Pulogō appears near the

[44] See maps in the appendix of MANGUIN - **Les Portugais**, and some of the drawings / plates in THOMAZ - The Image of the Archipelago. – Recent studies looking at the depiction of South China on early Portuguese maps include the following titles: JIN Guoping - Zhujiang kou "Maoyi (zhu) dao (Ilha[s] da B[v]eniaga)" litan: weizhi yu mingyi (see esp. pp. 12-13); the same - The Coast of Guangdong and the Emergence of Macao on Chinese and Western Maps in the Sixteenth Century; OLIVEIRA, Francisco Roque de - China in Sixteenth-Century Portuguese Nautical Cartography, esp. pp. 101-102.

[45] See, for ex., MATOS - **Roteiros**, esp. pp. 158, 159, 338, 283, 452.

[46] See, for ex., MANGUIN - **Les Portugais**, esp. pp. 129, 130, 294, and maps. For additional maps, see ZHOU Zhenhe; LIN Hong - Zaoqi Xifang ditu zhong Aomen diming yu biaozhu fangwei de mituan, pp. 69 (Atlas by Alonso de Santa Cruz, 1539–1560) and 71 (Mercator map, 1595); JIN Guoping - Putaoya ren donglai zhi changji: jing tu – jian chuan – li pao, esp. pp. 32-36, 36 n. 1, p. 42.

[47] However, not everyone understood the name correctly: One case is a *roteiro* by Vincente Rodrigues, possibly written in the 1610s. It claims that "Pulo Tujo" would mean "Ilha de Ratos", literally "island of rats" (could *ratos* be related to Malay *tikus*?). Besides that, the author makes a difference between "Pulo Tujo" and "Pulo Malayo Pulo Tuyo". See MANGUIN - **Les Portugais**, pp. 138, 301. – Generally, one finds many references to the "Seven Islands" in Portuguese *roteiros*; see, there, pp. 103-105, 111, 129, 130 etc.

two southernmost islands. However, there is no island in that position. To solve the puzzle, one may assume the following: Perhaps the name Pulogō refers to the nearby cape called Tonggushan 銅鼓山 (or Tonggujiao 銅鼓角). [see Map 4] It appears in many traditional Chinese texts and can also be found on later European maps. As is well known, the syllable *shan* can stand for both mountains and islands. In fact, Chinese traditional chronicles often list islands and "ordinary" elevations under the same entry; such entries bear the title *shan* or *shanchuan* 山川 ("mountains and rivers"). Therefore, was Tonggushan taken as an island? Furthermore, did the first Chinese syllable disappear when the Malay version was created? Did Gushan ("Gu Island") lead to the name Pulau Gom? If so, one can perhaps explain Gom in the following way: *Gu* 鼓 reads *kó* in Hokkien (POJ system) and *gou* in Teochow (Peng'im). The final *-m* may indicate a nasalized sound, added by the Portuguese. In sum, perhaps we may trace the Portuguese toponym to a Malay version originally based on the Hokkien / Teochow reading of the combination Tonggushan / Gushan.

No doubt, the above explanations sound far-fetched and may be wrong.[48] Also, one finds a different version of the name element "Gom" in the *Livro de Marinharia*.[49] How should we explain this alternative form spelled "Guoam"? Is it another nasalized variant for *kó*? But then, how should one understand the phrase "Polo Guoam hũa entrada da ilha de bariga"? This phrase suggests that the place in question had something to do with an "entry" to another island area (whose name remains unclear). Elsewhere one finds the version "y. de gan", perhaps a transcription of *gang* 港 (*gong* in Cantonese, similar to *gom* and *gouam*); this could be in line with the phrase in the *roteiro*, or one may think of a bay near cape Tonggushan, such as Baoling*gang* 抱凌港 or Da'ao*gang* 大澳港. Finally, in a text cited by Manguin, the name "Pulo Gom" appears in brackets behind "polo catã(o)", which is the same as "pulo cotõm" or "pulo cotom", already mentioned by Francisco Rodrigues.[50] These names stand for Pulau Catão, an island near the coast of Vietnam. Its current Vietnamese name is Đảo Lý Sơn (previously Cù Lao Ré); traditional Chinese works call it Wailuoshan 外羅山.[51] The Viegas map also records it; there the name is "Pulocota", and it appears in a correct position near the coast of modern Vietnam. So, then, Viegas made a clear distinction between "Pulau Gom" and the island near the Vietnam coast. This means that the "Gom puzzle" remains unsolved.

---

[48] Chinese sources refer to several locations called Tonggushan / Tonggujiao, but these have nothing to do with the cape on Hainan's east side. So, then, one must be careful with this name. – HAN Zhenhua - Qizhouyang kao, esp. p. 118, linked it to the Xisha qundao. Not everyone will accept that. – LI Woteng - **Bei niuqu de Nanhai shi: ershi shiji qian de Nan Zhongguo hai**, provides additional information; see esp. pp. 123, 124, 156, 157, 174, and the sources cited there. However, this work is somewhat polemical; so, one cannot always trust it.

[49] See, for ex., MATOS - **Roteiros**, p. 257 (from the *Livro*, fol. 70r).

[50] One local chronicle says, Baolinggang 抱陵港 is "the mouth of Tonggushan" (銅鼓山之水口也). Is there a phonetical relation between the sequence "Bao-ling-gang" and the name "Ba-ri-ga"? See **Kangxi Wenchang xianzhi** 康熙文昌縣志, j. 1, p. 29. – CORTESÃO - **A Suma Oriental… e o Livro de Francisco Rodrigues**, p. 123; MANGUIN - **Les Portugais**, pp. 53-54 (F. Rodrigues), 129, 130 n. 2, p. 294 (Pulo Gom); JIN Guoping - Putaoya ren donglai, p. 36 n. 1 and p. 42 (y. de gan).

[51] HAN Zhenhua mentions Wailuoshan in several of his studies. See, for ex., Qizhouyang kao, esp. pp. 105-107. He also tried to link some island names near the coast of Vietnam to the Xisha qundao.

What does the above tell us? The early Portuguese used various toponyms of Malay origin for some of the locations in the greater orbit of Hainan. As in the other cases discussed above, they probably had learned these names from Malay informants or from Chinese travelers who were familiar with the Hainan region. The origin of some names remains unclear. They could be mixtures of Malay and Chinese components, as for example "Polo Guoam". Pilots, ordinary sailors, perhaps wealthy merchants – they all are candidates for the transmission of such creations and the relevant geographical knowledge.

That said, we may conclude the present segment by briefly adding some notes on Pulau Tujuh. The Qizhou, or "Seven Islands", appear on many maps and are mentioned in dozens of traditional texts. [see Map 4] The principal sailing corridor between China and continental Southeast Asia passed these islands. Most ships proceeded from the delta region of the Xijiang 西江 (West River) and Zhujiang 珠江 (Pearl River) to the area near Wuzhudao 烏豬島 (now usually Wuzhuzhou 烏豬洲), then to the Qizhou, Cape Donggujiao 銅鼓角, Bai'andao / Dazhoudao, and Wailuoshan. They passed the Xisha qundao 西沙群島 (Paracel Archipelago) on the northern side. Only in rare cases would ships choose an "outer course" by passing the latter on their eastern and southern sides; such a route did not necessarily touch the Qizhou, and it led to the continental mainland at a location far south of Wailuoshan. By and large, the Portuguese followed the same routes.[52]

Clearly, Hainan was *en route*, but probably not too many commercial vessels decided to enter its ports and bays. Cost considerations, economic expectations, seasonal winds, currents, administrative rules, and other factors were important in this context. Moreover, the exposed position of the Qizhou near the northeastern edge of Hainan caused many ships to stay away from this area. Also, these islets are rocky structures and not suitable for permanent settlement. They simply served as landmarks and perhaps to collect water (which is available on the island called Beiqi). Sailing near them was dangerous. Traditional Chinese texts suggest that, and pilots familiar with the region probably taught the Portuguese that they should be careful as well.

As was mentioned, most European maps refer to the Qizhou archipelago by its Malay name, with the element for "seven" spelled Tujo, Taya, Tuxo, etc. Tonggujiao was different. "Western" cartographers used its Chinese name, in different transcriptions, and classified as a "Point" or "Cape". This mostly applies to later maps. Thus, we may conclude the present entry by stating the following: The ensemble Qizhou liedao / Tonggujiao gave rise to different naming traditions. In the case of Qizhou we see the long-term survival of a Malay toponym in European sources. Tonggushan / jiao was less "spectacular" and appears less frequently in Portuguese cartography.

Near the Greater Bay Area: Pulau Babi, Ilha dos Veados, Ilha de Meros. The *Zheng He hanghai tu* and many later maps of the Ming period show military and other administrative

[52] MANGUIN - **Les Portugais**, reconstructed the principal sailing routes. See maps 1 to 3 in the appendix to his book.

institutions along the China coast. Such maps are found in the *Tushu bian* 圖書編, *Chouhai tubian* 籌海圖編, *Zheng Kaiyang zazhu* 鄭開陽雜著, *Yue da ji* 粵大記 and similar works; others exist independently, such as the *Quan hai tu zhu* 全海圖註. They record dozens of toponyms along the shores of Guangdong and especially in the Greater Bay area. Many names also appear in the written sections of the relevant books and in local chronicles. The ones recorded in and around the Greater Bay region often pose tantalizing questions. One reason lies in the fact that the topography of these zones changed over time. In the distant past, Guangzhou was a coastal city and many flat areas to the south were uninhabited islands exposed to flooding. Under the Song, Yuan and Ming, siltation and land reclamation caused considerable alterations of the landscape. Migrants from different parts of China began settling in the offshore belt and gradually turned reclaimed areas into arable land. Also, merchant ships arriving from overseas often entered the natural harbors near Guangzhou rather than heading to Guangzhou itself. Thus, Guangzhou was no longer a coastal city. To reach this place, ships had to proceed along the route which led through the Lingdingyang 伶仃洋, or they passed Xiangshan on its west side, towards the Shiqihai 石崎海.[53]

There are no statistics that might allow us to weigh the importance of individual bays and anchorages in the Xiangshan region, but most likely the changing depth of individual channels and bay areas had an impact on the web of navigable corridors in the coastal zones. Moreover, such changes may explain the constant search for islands with suitable natural harbors beyond the reach of local military installations and administrative authorities further inland. It is well known that private trade with foreigners was severely restricted and that the Chinese government considered most maritime activities as illegal.

Yet, institutional obstacles and risks did not stop foreign merchants from coming to the island periphery of the areas now called Taishan 台山 and Zhuhai. Illegal trade involved such locations as the Jiuxing(zhou) 九星洲 (now usually called Jiuzhou 九洲) near the east side of Xiangshan, and Jiu'aoshan 九澳山 (or Luhuandao 路環島, Coloane) which now forms one land mass together with Dangzai 氹仔 (Taipa).[54] Along the southern shore of the Zhuhai-Taishan area, Sanzaodao 三竈島, Langbaihao and other islands offered opportunities for clandestine encounters. The Jiajing version of the *Xiangshan xianzhi* (1548) states that there were "island barbarians" (其民皆島夷也) in such places. According to the *Jiajing Guangdong tongzhi* 嘉靖廣東通志, this included people from Xianluo (Ayutthaya region),

[53] A representative study on the topography of the Xiangshan region during the Ming period is WANG Ting - Mingdai Xiangshan lu hai xingshi yu Aomen kaifu (the map on p. 212 is particularly helpful). The author refers to several local chronicles such as the **Jiajing Xiangshan Xianzhi**, esp. j. 1, 16b-18a (pp. 301-302). For general marks on Xiangshan's topography in ancient times, see also PTAK, Roderich - Wegbereiter für Macau: Der Kreis Xiangshan, seine mutmaßliche Entwicklung und allmähliche Einbettung in den Seehandel (ca. 1000–1500), esp. part 2.

[54] For brief remarks on the history of these islands, see GUO Shengbo et al. - Ming Qing Xiangshanxian shu Zhujiangkou nanbu zhudao mingcheng de yanbian, pp. 156, 161-164; YANG Xunling - "Quan hai tu zhu" Aomen ji qi yi xi bufen diming kao, esp. pp. 208-212, 216-217 (table), 221, 228; PTAK, Roderich - Jiuxing and Jiuxingyang in Ming Records: Geographical Notes.

Ganputuo 甘浦沱 (Cambodia), Nakhon Si Thammarat, Melaka, Sunda, and Champa.[55] Presumably pilots, interpreters, and other professionals accompanied them, and it is very likely that Malay-speaking navigators played an important role in those early days. One may add, Nakhon Si Thammarat, then often called Ligor, is not too far from the Pattani region mentioned above. The Chinese and early Portuguese were active in both ports. However, it is impossible to tell whether pilots and interpreters with a Malay background were used not only on the Pattani-Xiangshan axis, but also in trade between other ports around the Gulf of Siam and China.[56]

The question of pilots and interpreters leads to a further point. Merchant ships operating in the Gulf of Siam and along the Malay Peninsula included vessels from the Ryukyu Islands. From the late sixteenth century onward the structure of Ryukyuan foreign trade to Southeast Asia began to change. The trade volume declined, and the conquest of Melaka by the Portuguese entailed a withdrawal of the Ryukyuans from that port. Instead of going to Melaka, ships from Naha 那霸 now seem to have sailed to Pattani more frequently. We also know that they occasionally made stopovers in the Xiangshan region.[57]

More importantly, Ryukyuan sources list the names of many pilots and interpreters who served aboard the ships that left Naha. It seems that quite a few of these men were of Chinese descent.[58] Presumably, they knew Malay or other Southeast Asian languages, and perhaps they had spent their youth or early professional career in the Malay world. This raises several questions: Did some of the interpreters and pilots initially working for Ryukyu also offer their services to the Portuguese? If so, how can we connect this with the fact that the Ryukyuans had turned their back on Portuguese-Melaka after 1511? Was the Ryukyu network dominated by Fujianese merchants who competed with the Portuguese? Were the Portuguese in Pattani dependent on local aid and the help of other Chinese groups and not on "Sino-Ryukyuan" pilots and interpreters? Was there some kind of competition between the Portuguese and the Ryukyuans that affected the trading locations around Xiangshan? Were some "Sino-Ryukyuans" who had spent several years in Southeast Asia, absorbed into early Macau society? – Unfortunately, there are no clear answers to these questions, but finding out

[55] See **Xiangshan xianzhi**, as in note 53; **Jiajing Guangdong tongzhi**, j. 66, 70b-71a (pp. 1783-1784). – For surveys of foreign activities and trade in the offshore sector along the Guangdong coast, see, for ex., LIAO Dake - Shilun Aomen Putaoya ren juliudi de xingcheng, p. 48; WANG Ting - Mingdai Xiangshan, esp. part 2; WANG Yuanlin - Aomen xingqi qian Mingdai chuqi Guangdong yanhai gongbo maoyigang kao, esp. pp. 215-221; SHI Cunlong - Puren chulai di "Maoyidao" huo "Tunmendao" ying shi Nantoudao zai kao; WEN Qihong - Cong Zhujiang xi an yanhai huanjing kan Ming chao dui Pu maoyi guanzhi, esp. p. 120 and parts on Langbaihao; CHAN Ieng Hin - Haishang silu yu dili da faxian jiaohui de Aomen haishang hangxian, esp. pp. 51-54. – Of course, there are many studies in European languages as well, but I do not cite them here.

[56] For brief remarks on the early Portuguese in Ligor and other nearby locations, see, for ex., RODAO, Florentino - The Castilians Discover Siam: Changing Visions and Self-Discovery, esp. p. 8. For a full story of Luso-Siamese relations, see FLORES, Maria da Conceição - **Os Portugueses e o Sião no século XVI**.

[57] KOBATA and MATSUDA - **Ryukyuan Relations**, esp. p. 115 (Xiangshan). See also PTAK, Roderich; CAI Jiehua - Shiwu shiji Xiangshan diqu de haiwai maoyi; CHAN Ieng Hin - Haishang silu, pp. 53-54.

[58] KOBATA and MATSUDA - **Ryukyuan Relations**, esp. pp. 95-106 (interpreters and pilots; table related to Ryukyu-Siam voyages), passim. – Paradoxically, the authors transcribe Chinese names recorded on voyage certificates in Japanese reading.

what happened would be important for our understanding of the complex linguistic scenario at the time and for elucidating cultural transfer between different groups and places.

Here, we may return to the Chinese, Malay and Portuguese names of selected islands in and around the Greater Bay area. One name is Pulau Babi (not to be confused with the "Babi places" in the Seribuat Archipelago). It stands for Wuzhudao, a small island east of Shangchuan. Wuzhudao remained uninhabited, but it appears on many Ming maps and in nautical texts. Ming sources also record the names Wuzhumen 烏猪門 (literally "Wuzhu Gate") and Wuzhuyang 烏豬洋 ("Wuzhu Sea"). The last toponym represents a larger sea space adjacent to Wuzhu Island, while Wuzhumen (which appears, for example, on the *Zheng He hanghai tu*) could point to the zone between Wuzhudao and Shangchuan. [see Map 4] Another early source is the *Hai yu*: It mentions both the Wuzhuyang and the island as such. Evidently, pilots considered the island as an important landmark on the way from the Lingdingyang and the Wanshan liedao 萬山列島 to Hainan.[59] Ships sailing from Fujian directly to Hainan also saw the island on their starboard side when the sky was clear and when they were not too far from the Guangdong shore.

According to modern sources, the name Wuzhudao, literally "Black Pig Island", derives from the shape of this place or from the assumption that there were wild boars on the island. Similar arguments can be found in connection with other toponyms containing the character for "pig", which of course raises doubts about the validity of these arguments.[60] In addition, there is a second Wuzhudao near the coast of Fujian. Also, above we had encountered further names with a "pig element". Indeed, the use of the character *zhu* in names was widespread during this early period. However, while Ming sources provide alternative elements for the term *zhu* in names for Tinhosa / Dazhoudao, there are no such alternative forms in the case of the names Wuzhudao and Wuzhuyang.[61]

The Malay toponym – "Pig Island" – appears mainly in Portuguese nautical works and on maps.[62] [see Map 6] As far as I can tell, there are no Malay documents of this period that link such a

---

[59] The Wanshan liedao is one of several archipelagoes under the Wanshan qundao 萬山群島, which is the current name for all islands south of Hong Kong and east of Macau. – For details on Wuzhudao, Wuzhuyang and Wuzhumen, see PTAK, Roderich - References to the Coral Islands in Huang Zhong's *Hai yu* 海語, esp. pp. 41, 43, 44, 46; the same - Near the Greater Bay Area: The Wuzhu Sea 烏豬洋 and Wuzhu Island 烏豬洲 (Pulau Babi) in Chinese and Portuguese Sources (c. 1400–1600). There are various possible uses and interpretations of the names Wuzhuyang and Wuzhumen.

[60] See, for ex., the entries on Shanzhuzhou 山猪洲 and Shanzhuweidao 山猪尾島 (both south of Xiachuan 下川), and on Dazhujiaojiao 大豬脚礁 (near the southwest coast of Shangchuan) in Guangdong sheng diming weiyuanhui bangongshi - **Guangdong sheng haiyu diming zhi**, pp. 171, 313 (text), 478-479 C3 + 4 (map). – Previously, Shanzhuzhou was called Zhuzhou 珠洲 (!). Also, the same handbook lists many names starting with 猪.

[61] There are two or three exceptions such as *zhu* 諸 and *zhou* 洲. See, for ex., **Ming shilu**, vol. 4 (Taizu), pp. 1564-1565 (j. 88, 4b-5a; entry for 9 May 1374), and vol. 58 (Xiaozong), pp. 3127-3128 (j. 172, 3a-b; entry for 22 March 1501); Geoff WADE's translation on https://epress.nus.edu.sg/msl/reign/hong-wu/year-7-month-3-day-27 and https://epress.nus.edu.sg/msl/reign/hong-zhi/year-14-month-3-day-4 (02.05.2024).

[62] MATOS - **Roteiros**, pp. 299, 452; anonymous map in the Biblioteca Nacional de Portugal, D-90-r, early seventeenh century (or earlier?) (https://purl.pt/34512/2/; accessed 24-04-2024). See also ZHOU Zhenhe; LIN Hong - Zaoqi Xifang ditu zhong Aomen diming, p. 89 (map by Pierre Duval, 1672: Pula Babe), and YANG Xunling – "Quan hai tu zhu" Aomen", pp. 221-222, related maps (D-89-r, also in the Biblioteca Nacional de Portugal; map of 1698, in the Bibliothèque Nationale de France).

name to the island in question. One also wonders why the Malay name does not indicate the color black. Furthermore, as mentioned above, the Portuguese invented new names for some islands, but for Wuzhudao they retained the Malay version. This probably means that Wuzhudao was one of the first islands off the China coast to serve as a landmark for the Portuguese. Yet, the story is not that simple. Chinese texts associate a spirit called Dugong 都公 with Wuzhudao and Nantingmen 南亭門 (second character also 停). Nantingmen could be a location in the Wanshan liedao. When approaching these places, sailors offered sacrifice to the Dugong deity, which was also connected to Zheng He's voyages.[63] The details remain obscure. One might be tempted to establish a link between the deity and the animal called that name or to associate the Malay combination *babi duyung* ("mermaid pig") with the toponym Pulau Babi, but early sources do not support such views. Also, the marine mammal is grey and brown in color, and not black (!). Finally, the case of Wuzhudao / Pulau Babi raises another question: Which name came first, the Chinese one or the Malay version?

In the olden days, a ship proceeding from Wuzhudao (Wuzhuzhou) or the east side of Shangchuandao in the general direction of Macau would probably pass Xiaojindao 小襟島, Hebaodao 荷包島, and Gaolandao 高欄島. The first island is very small; the *Zheng He Map* calls it Xiaojin 小金. [see Map 4] Hebaodao was once named Lujing 鹿頸 (literally "Deer Neck Island") and later Niujiaoshan 牛角山 ("Ox Horn Island"). The *Zheng He hanghai tu* presents Lujing and Gaolan (高闌) as an ensemble, the *Jiajing Xiangshan xianzhi* writes Lujing 鹿脛 and Gaolan 皋蘭, and on the *Quan hai tu zhu* of the late Ming period one finds three names: Gaolanshan 高欄山, Hebaowan 荷包湾, and Niujiaowan 牛角湾 (both *wan* in short form). Modern maps clearly suggest that the shape of Lujing resembles the antlers of a deer.[64]

The Portuguese turned the last name into Ilha dos Veados (Viados), which means "Deer Island". It appears in *roteiros* and on maps. [see Map 7] There is no Malay element involved in this name. Regarding Gaolan, its Portuguese name was Ilha de Meros (or Meru, Merus). The term *merus* (*meru*, etc.; usually antelope, deer, musk deer) seems to have a Sanskrit root, but why the Portuguese chose that version for the island in question, remains unclear. Perhaps initially they confused both places – Veados and Meru(s) – and to distinguish them, they invented these toponyms.[65]

---

[63] For the Dugong (or Dougong?), see, for ex., **Dongxiyang kao**, j. 9, p. 172, 186; **SFXS**, pp. 32, 33; **ZNZF**, pp. 116, 170. See also LI Yukun; LI Xiumei - Lüe lun bo (zhou) ren de zongjiao huodong, pp. 67, 71. Popular internet sources provide further stories related to this spirit. – For Nantingmen, which is difficult to identify, see, for ex., PTAK, Roderich - Chinese Navigation near the Coast of Central Guangdong: Nantingshan and Nantingmen in Ming Times (there pp. 356-357 for Dugong).

[64] For Hebaodao and Gaolan, see, for ex., ZHAO Lilin - Hebaodao de lishi gaikuang, esp. pp. 84-85; ZHOU Yunzhong - **Zheng He xia Xiyang xin kao**, pp. 138-140; YANG Xunling - "Quan hai tu zhu" Aomen, p. 237. – For the sources, see **ZHHHTJ**, pp. 40, 43; **Jiajing Xiangshan xianzhi**, j. 1, 17b (p. 302).

[65] MATOS - **Roteiros**, esp. pp. 165-167, 196 n. 484, pp. 300, 348, 358, 394, 413, 453. Maps: the one in the Biblioteca Nacional, D-90r; map by Pierre Duval, see n. 62 above. – For *meros*, see DALGADO, Sebastião Rodolfo - **Glossário luso-asiático**, vol. 2, p. 50. The author explains *meru* / *merum* as "[uma] espécie de veado – *Rusa aristotelis*" (under the *Cervidae*), ultimately derived from Sanskrit *mṛgá*. He quotes several sources including Gaspar da Cruz who mentions the *merus* in chapter 3 of his famous *Tratado das Cousas da China* (printed after 1570). See, for ex., BOXER, Charles R. - **South China in the Sixteenth Century: Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P. [and] Fr. Martín de Rada, O.E.S.A. (1550–1575)**, p. 77. – One may note: There are references to different kinds of deer and their skins in **Jiajing Xiangshan xianzhi**, j. 2, 7b (p. 312), 18b (p. 317), 20a-b (p. 318), but the text does not specify in which parts of Xiangshan one could find these animals.

In sum, the names of the islands discussed in this section suggest that in some cases the Portuguese relied on Chinese and Malay versions, while in other cases they invented their own names.

IV. Concluding Remarks

The focus of the above discussion was on randomly selected Chinese, Malay, and Portuguese toponyms. Some general conclusions can be drawn from these glosses. Evidently, individual merchant groups followed different traditions when they tried to find appropriate names for islands and other landmarks. Several names were translations or phonetical transcriptions of earlier versions. Presumably, interpreters and pilots had a major share in creating toponyms. Practical considerations played a role in selecting new names. Undoubtedly, a label that "made sense" or allowed travelers to easily identify a distant location, contributed to minimizing the risk of navigational errors.

In many cases, we can no longer link the birth of an individual name to a particular period. The toponyms used by the Portuguese are different in that regard. They came into being from the early sixteenth century onward and entered Portuguese documents in quick succession, one after another. Moreover, the Portuguese as latecomers based their system of names on a mixture of Malay and Chinese elements, while also inventing completely new appellations such as the form "Vasco (de) Faria" (the first element also "Vasquo"). It appears in *roteiros* and on Portuguese maps and seems to stand for Dajindao 大襟島 (or Dajin 大金, as it was called on the *Zheng He hanghai tu*).[66]

The Chinese were different; they mainly relied on their own system. However, some toponyms – for example, the ones related to the Seribuat Islands – seem to echo Malay traditions. The influence of Malay pilots and interpreters in and around the South China Sea is difficult to assess. Portuguese sailors copied Malay toponyms into their own sailing "codes"; this suggests a strong influence of local pilots and local knowledge in naming processes. The role of the so-called overseas Chinese is another factor one may take into consideration. They were fluent in several languages and were perhaps at times more important to the Portuguese than the Malays themselves.

Adequate knowledge of sea routes, islands, reefs, currents, distant port facilities, weather patterns and other elements was essential to the development of trading networks. Navigational knowledge circulated between different groups, between friends and foes. Interpreters and pilots acted as mediators and thus contributed to the exchange of cultural elements across "national borders". This implies that nautical expertise formed an important constituent of maritime culture.

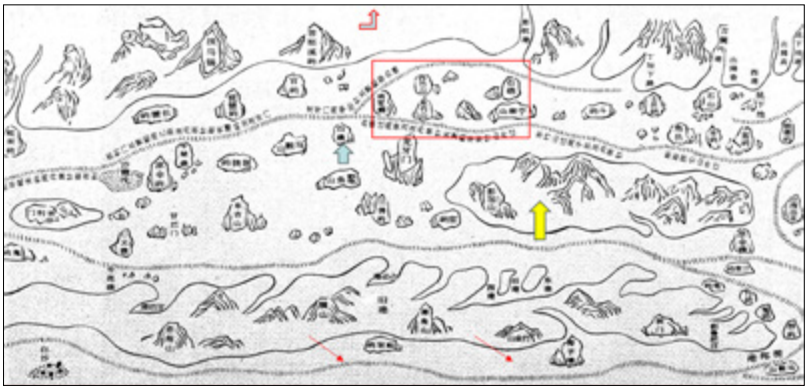
Another facet of maritime culture is life on board a ship. Ships traveling back and forth between China and Southeast Asia often had mixed crews. Documents on the Ryukyu

[66] MATOS - **Roteiros**, pp. 165-167, 169 and n. 404 there, pp. 285, 300, 350; ZHOU Yunzhong - **Zheng He xia Xiyang** xin kao, p. 139; **ZHHHTJ**, pp. 40, 43; map in Biblioteca Nacional, D-90-r.

context provide good examples of this. In fact, the small world of a ship was like a cage full of people closely tied to each other and therefore dependent on the exchange of useful information about many things. One element in this complex process was geographical knowledge and toponyms. The names discussed above are a miniature aspect of cultural transfer between different groups. These transfers left a lasting mark as some of the names are still valid today. For this reason, they deserve scientific attention and research.

Finally, the search for appropriate toponyms had little to do with the later efforts of Jesuits and other missionaries, who created maps that combined European and Asian geographical traditions. The Catholic fathers, like their Confucian friends, had no particular interest in navigational expertise. The world of pilots and *jurubaças* familiar with the sea was one thing; it was another matter to draw maps with or without a cosmological touch, for representative purposes, or to use them as tools in dialogue with other intellectuals. Both the maritime realm and the spiritual world were involved in cultural exchange in their own way.

Appendix: Selected Map



Map 1: Segment of the *Zheng He hanghai tu*. Long island near the lower margin: eastern half of Sumatra. Lower right corner: Sunda Strait. Diagonal arrows point to sailing course (dotted line) along the west side of Sumatra. Big yellow arrow: Bangka Island. Short blue arrow in the center: Pedra Branca. Below that place and to its left side: various islands in the complex zone between Singapore Strait and Sumatra. Framed area: Seribuat Archipelago. Inside the frame, from left (south) to right (north): Jiangjunmao (Pulau Tinggi), Xizhushan (perhaps Pulau Babi) and Dongxizhu (Pulau Aur), two unnamed islands (the lower place must be Pulau Pemanggil), Shijiao (Pulau Seri Buat) and Zhumashan (Pulau Tioman). For orientation: If one rotates the frame and the upper right part of the map 90 degrees to the left, then the coast of the Malayan Peninsula and the dotted lines near the Seribuat Archipelago run north-south.



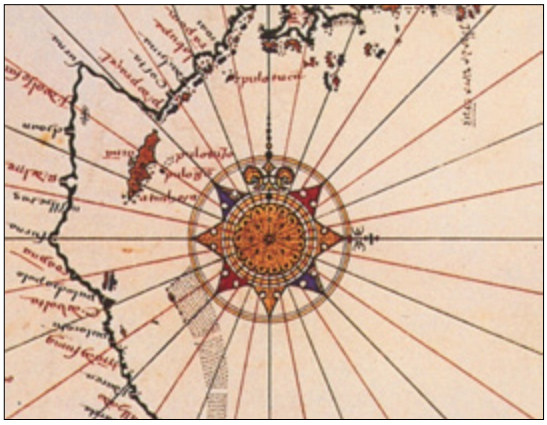
Map 2. The Seribuat Islands. Source: GRISMER, Larry Lee, et al. - Checklist of the Herpetofauna of the Seribuat Archipelago, West Malaysia, with Comments on Biogeography, Natural History, and Adaptive Types. **The Raffles Bulletin of Zoology** 54.1 (2006), p. 157.



Map 3: The coast of Wanning on Hainan. Among the coastal islands are Dazhoudao (Tinhosa) and Bai'an. Sketch by the author.



Map 4: Segment of the *Zheng He hanghai tu*. Blue dot in the middle: Xiangshan. Green arrow pointing right: Hainan Island. Red arrow pointing up: Tinhosa (Duzhushan). Blue frame: Qizhou (Pulau Tujuh). To its left: Tonggushan. Yellow arrow pointing down: Wuzhumen. The larger island near that space could be Wuzhudao (Pulau Babi). The dotted line: sailing route along the coast of Guangdong. Islands near the lower margin: Xisha qundao and other places. Upper left corner: Jiaozhijie (border area between China and what is now Vietnam).



Map 5: Segment of a map attributed to Gaspar Viegas, usually dated 1537. The dark (brown) island is Hainan. Northwest of it: the Gulf of Tongking. At the lower end of the island: Tinhosa. Near the upper end: seven islets, i.e., Qizhou or Pulau Tujuh. The larger dot below the group seems to mark an eighth island. Its name could be related to the Cape called Tonggushan or the natural harbor near it. Both the Qizhou and Tinhosa are not correctly placed; they should be moved slightly to the northeast. The unnamed islands near Hainan's coast are properly placed in bay areas.



Map 6. Segment of an anonymous map in the Biblioteca Nacional de Portugal, code D-90-r (https://purl.pt/34512/2/). Island in the lower left corner: "Sam João Verdadeiro", i.e., the southern part of São João (Shangchuan). In the middle: Pulau Babi (Wuzhudao).



Map 7. A further segment of the map in the Biblioteca Nacional de Portugal. Island in the lower left corner: Ilha dos Veados (Lujing, Niujiao, Hebao, etc.). From there towards the northeast: [Ilha] Meru (Ilha de Meros, Gaolandao), then Samecão (Sanzaodao), and the two Hengqin 橫琴 islands near the west side of Taipa and Coloane. To the north of Meru: Lampacao (Lampacau, Langbaihao, etc.).

BIBLIOGRAPHY 1: CHINESE SOURCES (by title)

Dongxiyang kao 東西洋考, by ZHANG Xie 張燮, ed. by Xie Fang 謝方. Beijing: Zhonghua shuju, 1981.

Jiajing Guangdong tongzhi 嘉靖廣東通志, by HUANG Zuo 黃佐 et al., 4 vols. Hong Kong: Dadong tushu gongsi, 1977.

Jiajing Xiangshan xianzhi 嘉靖香山縣志, by DENG Qian 鄧遷, revised by HUANG Zuo 黃佐. Beijing: Shumu wenxian chubanshe, 1991 (series Riben zangben Zhongguo hanjian difangzhi congkan 日本藏本中國罕見地方志叢刊)

Jiajing "Xiangshan Xianzhi" jiaozhu 嘉靖《香山縣志》校注, by DENG Qian 鄧遷, revised by HUANG Zuo 黃佐, ed. by HUANG Jianmin 黃健敏. Guangzhou: Guangdong renmin chubanshe, 2022.

Kangxi Wenchang xianzhi 康熙文昌縣志, by MA Ribing 馬日炳 (author), LAI Qingshou 賴青壽 and YAN Yanhong 顏艷紅 (eds.). Haikou: Hainan chubanshe, 2003 (in the series Hainan difangzhi congkan 海南地方志叢刊).

Liang zhong haidao zhenjing 兩種海道針經, ed. by Xiang Da 向達. Rpt. Beijing: Zhonghua shuju, 1982.

Ming shilu 明實錄. 133 vols. Taibei: Zhongyang yanjiuyuan lishi yuyan yanjiusuo, 1961–1966.

SFXS = Shunfeng xiangsong 順風相送. In **Liang zhong haidao zhenjing**, see there.

Siyi guangji 四夷廣記, by SHEN Maoshang 慎懋賞. In the collection Xuanlantang congshu xuji 玄覽堂叢書續集, vols. 87-102.

ZHHHTJ = Haijun haiyang cehui yanjiusuo, Dalian Haiyun xueyuan hanghaishi yanjiushi 海軍海洋測繪研究所、大連海軍學院航海史研究室 (eds.) - **Xinbian Zheng He hanghai tu ji** 新編鄭和航海圖集. Beijing: Renmin jiaotong chubanshe, 1988.

ZNZF = Zhinan zhengfa 指南正法. In **Liang zhong haidao zhenjing**, see there.

BIBLIOGRAPHY 2: "WESTERN SOURCES" AND MODERN WORKS (incl. anthologies and translations)

ALVES, Jorge M. dos Santos (ed.) - **Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação. Studies, Restored Portuguese Text, Notes and Indexes**. 4 vols. Lisbon: Fundação Oriente and INCM, 2010.

__ - Patani and the Luso-Asian Networks (1516–1642). In Daniel PERRET; Jorge Santos ALVES (eds.), **Patani through Foreign Eyes: Sixteenth and Seventeenth Centuries**. Paris, 2022 (Archipel Hors-Série 2), pp. 37-65.

AMARO, Ana Maria - **O traje da mulher macaense: da saraça ao dó das nhonhonha de Macau**. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1989.

AYMONIER, Étienne; ÇABATON, Antoine - **Dictionnaire čam-français**. Paris: Imprimerie Nationale, Ernest Leroux, 1844 (also https://archive.org/details/dictionnaireamf00cabagoog/page/208/mode/2up; accessed 01-05-2024).

BATALHA, Graciete Nogueira - A contribuição malaia para o dialecto macaense. **Boletim do Instituto Luís de Camões** 1.1 (1965), pp. 7-19; 1.2 (1966), pp. 89-108.

__ - **Língua de Macau. O que foi e o que é**. Macau: Imprensa Nacional de Macau, 1974.

__ - **Glossário do dialecto macaense: notas linguísticas, etnográficas e folclóricas**. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988 (originally in **Revista Portuguesa de Filologia** 15 [1971], 16 [1974], 17 [1977]; also available as a *separata*: Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1977; see further https://de.scribd.com/document/520896525/Glossario-Do-Dialecto-Macaense; accessed 01-05-2024).

BAXTER, Alan N.; SILVA, Patrick de - **A Dictionary of Kristang (Malacca Creole Portuguese) with an English-Kristang Finderlist**. Canberra: Pacific Linguistics, Research School of Pacific and Asian Studies, The Australian National University, 2004.

__ - Kristang (Malacca Creole Portuguese) – A Long-time Survivor Seriously Endangered. **Estudios de Sociolingüística** 6.1 (2005), pp. 1-37 (https://sealinguist.files.wordpress.com/2014/06/kristang.pdf; accessed 01-05-2024).

BORSCHBERG, Peter - Mapping of Singapore & Southeast Asia – European Visions. In Aileen LAU; Laure LAU (eds.), **Maritime Heritage of Singapore**. Singapore: Suntree Media, 2005, pp. 30-47.

__ - **The Singapore and Melaka Straits: Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century**. Singapore: NUS Press, 2010.

__ - **Mapping Singapore before 1800**. To appear: Singapore: NUS Press, 2025.

BOXER, Charles R. (trans., ed.) - **South China in the Sixteenth Century: Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P. [and] Fr. Martín de Rada, O.E.S.A. (1550–1575)**. London: Printed for the Hakluyt Society, 1953.

CABOARA, Marco (ed.), **Regnum Chinae: The Printed Western Maps of China to 1735**. Leiden: Brill, 2022.

CHAN Ieng Hin 陳迎憲 - Haishang silu yu dili da faxian jiaohui de Aomen haishang hangxian 海上絲路與地理大發現交匯的澳門海上航線 / The Maritime Silk Road and the Age of Discovery. Macao Maritime Routes. In Clara Wing-chung HO et al. (eds.), **Hai biao fang hang. Haishang sichou zhi lu shi: guoji xueshu yantaohui lunwenji** 海表方行。海上絲綢之路史：國際學術研討會論文集 **/ Collected Essays of "To the Seas and Beyond: An International Conference on the History of the Maritime Silk Route"**. Hong Kong: Hong Kong Museum of History and Department of History, Hong Kong Baptist University, 2018, pp. 50-65 (also on https://www.macaumuseum.gov.mo/w3MM-source/MACAOMARITIMEROUTES.pdf?AspxAutoDetectCookieSupport=1; 20.04.2024).

CHEN Jiarong 陳佳榮, ZHU Jianqiu 朱鑒秋 et al. (eds.) - **Zhongguo lidai hailu zhenjing** 中國歷代海路針經, 2 vols. Guangzhou: Guangdong jike chubanshe, 2016.

CHEN Tsung-ren 陳宗仁 - **Selden Map yu Dongxiyang Tangren: dili zhishi yu shijie jingxiang de tansuo (1500–1620)** Selden Map 與東西洋唐人：地理知識與世界景象的探索（1500–1620）. Taipei: Institute of Taiwan History, Academia Sinica, 2022.

CORTESÃO, Armando (ed., trans., etc.) - **The Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues**. 2 vols. London: Hakluyt Society, 1944.

__ (ed.) - **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues**. Coimbra: Imprensa de Coimbra, 1978.

COUTO, Dejanirah - The Role of Interpreters, or linguas, in the Portuguese Empire during the 16th Century. **e-Journal of Portuguese History** I.2 (winter 2003), pp. 2-10.

DALGADO, Sebastião Rodolfo - **Glossário luso-asiático**. 2 vols. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1919–1921.

DIDIER, Michel (ed., trans., notes) - **Mémoire sur les royaumes indigènes des terres d'Occident** 西域番國志, **Mémoire sur les royaumes indigènes des mers d'Occident** 西洋番國志. Paris: Les Belles Lettres, 2022.

FERGUSON, Donald - **Letters from Portuguese Captives in Canton, Written in 1534 and 1536. With an Introduction on Portuguese Intercourse with China in the First Half of the Sixteenth Century**. Rpt. Bombay: Education Society's Steam Press, 1902.

FERRAND, Gabriel (trans., notes, etc.) - **Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIIIème au XVIIIème siècles**. 2 vols. Paris, Ernest Leroux, 1913–1914.

__ (trans., etc.) - **Voyage du marchand arabe Sulaymân en Inde et en Chine, rédigé en 851, suivi de remarques par Abû Zayd Ḥasan (vers 916)**. Paris: Éditions Bossard, 1922.

FLORES, Maria da Conceição - **Os Portugueses e o Sião no século XVI**. Lisbon: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995.

GDNH = CHEN Jiarong 陳佳榮; XIE Fang 謝方; LU Junling 陸峻嶺 - **Gudai Nanhai diming huishi** 古代南海地名彙釋. Beijing: Zhonghua shuju, 1986.

GÓMEZ, Valadez Mario - Between Linguistic Walls and the Third Space: The Jurubaças' Identity and Their Role in Sino-Portuguese Negotiations after the 1622 Dutch Attack. **Revista de Cultura** 25 (2008), pp. 21-35.

Guangdong sheng diming weiyuanhui bangongshi 廣東省地名委員會辦公室 (ed.) - **Guangdong sheng haiyu diming zhi** 廣東省海域地名志. Guangzhou: Guangdongsheng ditu chubanshe, 1989.

GUIDA, Donatella Guida - **Nei mari del sud. Il viaggio nel Sud-Est Asiatico tra realtà ed immaginazione: storiografia e letteratura nella Cina Ming e Qing**. Rome: Edizioni Nuova Cultura, 2007.

GUO Shengbo 郭聲波 et al. - Ming Qing Xiangshanxian shu Zhujiangkou nanbu zhudao mingcheng de yanbian 明清香山縣屬珠江口南部諸島名稱的演變. **Wenhua zazhi** 文化雜誌 72 (2009), pp. 153-170.

HAN Zhenhua 韓振華 - Qizhouyang kao 七州洋考. In XIE Fang 謝方; QIAN Jiang 錢江; CHEN Jiarong 陳佳榮 (eds.), **Han Zhenhua xuanji** 韓振華選集, vol. 4: **Nanhai zhudao shidi lunzheng** 南海諸島史地論證. Hong Kong: Xianggang daxue Yazhou yanjiu zhongxin, 2003, pp. 99-142.

HSÜ Yun-tsiao (Xu Yunqiao) 許雲樵 - **Beidanian shi** 北大年史. Singapore: Nanyang bianyisuo, 1946.

JIN Guoping 金國平 - Putaoya ren donglai zhi changji: jing tu – jian chuan – li pao 葡萄牙人東來之長技：精圖 — 堅船 — 利砲. In JIN Guoping; YANG Xunling, pp. 2-103; see there.

__ - The Coast of Guangdong and the Emergence of Macao on Chinese and Western Maps in the Sixteenth Century. In Marco CABOARA, pp. 112-121; see there.

__ - Zhujiang kou "Maoyi (zhu) dao (Ilha[s] da B[v]eniaga)" litan: weizhi yu mingyi 珠江口 "貿易(諸)島 (Iha(s) da B(v)eniaga)" 蠡探：位置與名移, **Aomen yanjiu** 澳門研究 110 (2024), pp. 6-21.

__ (ed.); YANG Xunling 楊迅凌 (assist. ed.) – "**Quan hai tu zhu" yanjiu**《全海圖註》研究. Macau: Aomen jijinhui, 2020.

KAUZ, Ralph: DAI Qi 代琦 - At the Furthest End of the "Nanhai": Some Final (?) Remarks on Hormuz with Additional Notes on the Name Elements *jia* and *zhen* in Chinese Toponyms Related to Maritime Locations. To appear in a collective volume published by Arianna MAGNANI and Elisabetta COLLA for the CCCM.

KOBATA Atsushi; MATSUDA Mitsugu - **Ryukyuan Relations with Korea and South Sea Countries. An Annotated Translation of Documents in the *Rekidai Hōan***. Kyoto 1969 (no publisher).

LEE, David W. et al. - **The Natural History of Pulau Tioman**. N.p.: Merlin Samudra Tiomag Sdn. Bhd., 1977 (see also https://fliphtml5.com/xqag/dszc/THE_NATURAL_HISTORY_OF_PULAU_TIOMAN/; accessed 15-04-2024).

LEE Yu-chung 李毓中 et al. (eds.) - **Dictionarium Sino-Hispanicum**. Xinzhu: Guoli Qinghua daxue; [Tainan]: Guoli Taiwan lishi bowuguan, 2022.

LI Changsen; BARRETO, Luís F. (eds.) - **Para a história da tradução em Macau**. Lisbon: Centro Científico e Cultural de Macau; Macau: Instituto Politécnico de Macau, 2013.

LI Woteng 黎蝸藤 (pseud.) - **Bei niuqu de Nanhai shi: ershi shiji qian de Nan Zhongguo hai** 被扭曲的南海史: 二十世紀前的南中國海. Taibei: Wunan tushu chuban gufen youxian gongsi, 2016.

LI Yukun 李玉昆; LI Xiumei 李秀梅 - Lüelun bo (zhou) ren de zongjiao huodong 略論舶（舟）人的宗教活動. In Shanghai Zhongguo hanghai bowuguan 上海中國航海博物館 etc. (ed.), **Ren hai xiang yi: Zhongguo ren de haiyang shijie** 人海相依：中國人的海洋世界. Shanghai: Shanghai guji chubanshe, 2014, pp. 61-77 (see also http://www.qzhjg.cn/u/cms/www/201802/02152355ujoo.pdf; 25-04-2024).

LIAO Dake 廖大珂 - Shilun Aomen Putaoya ren juliudi de xingcheng 試論澳門葡萄牙人居留地的形成, **Wenhua zazhi** 文化雜誌 49 (2003), pp. 47-54.

LIU Yijie 劉義傑 - "Huozhang" bianzheng "火長"辨正. **Haijiaoshi yanjiu** 海交史研究 (**Maritime History Studies**) 1/2013, pp. 56-78.

LOUREIRO, Rui Manuel (introduction, notes, etc.) - **Cartas dos cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)**. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1992.

__ - **Em busca das origens de Macau (Antologia documental)**. Macau: Museu Marítimo de Macau, 1997.

__ - **Fidalgos, missionários e mandarins. Portugal e a China no século XVI**. Lisbon: Fundação Oriente, 2000.

MANGUIN, Pierre-Yves - **Les Portugais sur les côtes du Việt-nam et du Campā. Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'après les sources portugaises (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)**. Paris: École française d'Extrême-Orient, 1972

MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**. Lisbon: Centro Científico e Cultural de Macau, 2018.

MILLS, J. V. G. - Malaya in the Wu-pei-chih Charts. Rpt. in Geoff WADE (ed.), **Southeast Asia-China Interactions**, pp. 367-408; see there.

__ - Arab and Chinese Navigators in Malaysian Waters in about A.D. 1500. Rpt. in Geoff WADE (ed.), **Southeast Asia-China Interactions**, pp. 409-488; see there.

NAKAJIMA Gakusho 中島樂章 (author), SHEN Yi 沈藝 (trans.) - Folangxisike Luodeligesi de ditu (1): Putaoya ren zai Yazhou haiyu de shezu yu shijie ditu" 弗朗西斯科・羅德里格斯的地圖（一）：葡萄牙人在亞洲海域的涉足與世界地圖. **Wenhua zazhi** 文化雜志 118 (2023), pp. 140-160.

NIE Dening 聶德寧 - Mingdai Jiajing shiqi de nada 明代嘉靖時期的哪噠. **Xiamen daxue xuebao** (**zhesheban**) 厦門大學學報 (哲社版) 2/1990, pp. 104-111.

OLIVEIRA, Francisco Roque de - China in Sixteenth-Century Portuguese Nautical Cartography. In Marco CABOARA, pp. 95-111; see there.

PAIVA, Maria Manuela Gomes - **Traduzir em Macau. Ler o outro – para uma história da mediação linguística e cultural**. Lisbon: Universidade Aberta, 2008 (doctoral dissertation).

PAPELITZKY, Elke - An Introduction to the *Siyi guangji* 四夷廣記. **Crossroads. Studies on the History of Exchange Relations in the East Asian World** 11 (2015), pp. 85-95.

__ - **Writing World History in Late Ming China and the Perception of Maritime Asia**. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2020.

PENALVA, Elsa - Mercadores, Jesuítas e jurubaças em Macau (1600–1627). In Luís F. BARRETO; WU Zhiliang (eds.), **Macau: Past and Present**. Lisbon: Centro Científico e Cultural de Macau and Fundação Macau, 2015, pp. 93-177.

PTAK, Roderich - **Cheng Hos Abenteuer im Drama und Roman der Ming-Zeit. Hsia Hsi-yang: Übersetzung und Untersuchung. Hsi-yang chi: Ein Deutungsversuch**. Stuttgart: Franz Steiner Verlag 1986.

__ - Chinese Documents in Portuguese Archives: Jottings on Three Texts Found in the Arquivo Histórico Ultramarino, Lisbon. **Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft** 149.1 (1999), pp. 173-190.

__ - The Ryukyu Network in the Fifteenth and Early Sixteenth Centuries. In OM PRAKASH (ed.), **The Trading World of the Indian Ocean, 1500–1800**. Delhi: Centre for Studies in Civilizations, 2012, pp. 463-482 (**The Trading World** forms vol. III, part 7 of D. P. CHATTOPADHYAYA [general ed.], **History of Science, Philosophy and Culture in Indian Civilization**; an earlier version of the article is in **Revista de Cultura** 6 [2003], pp. 7-23).

__ - Fujianese Migrants and the Mazu Cult in Xiangshan, ca. 1200–1550: Some Observations and Questions. **Orientierungen** 31 (2019), pp. 9-34.

__ - Selected Problems Concering the "Zheng He Map": Questions without Answers. **Journal of Asian History** 53.2 (2019), pp. 179-219.

__ - References to the Coral Islands in Huang Zhong's *Hai yu* 海語, **Ming Qing yanjiu** 23 (2019), pp. 39-72.

__ - Chinese Navigation near the Coast of Central Guangdong: Nantingshan and Nantingmen in Ming Times. **Monumenta Serica** 68.2 (2020), pp. 339-367.

__ - Wegbereiter für Macau: Der Kreis Xiangshan, seine mutmaßliche Entwicklung und allmähliche Einbettung in den Seehandel (ca. 1000–1500). **Saeculum** 71.1 (2021), pp. 3-47.

__ - Jiuxing and Jiuxingyang in Ming Records: Geographical Notes. **Revista de Cultura** 70 (2022), pp. 100-126.

__ - A Note on Dazhoudao 大洲島 / Tinhosa (c. 1000–1550). **Journal of Asian History** 56 (2022), pp. 53-98.

__ - Near the Greater Bay Area: The Wuzhu Sea 烏豬洋 and Wuzhu Island 烏豬洲 (Pulau Babi) in Chinese and Portuguese Sources (c. 1400–1600). **Revista de Cultura** 75 (2024), pp. 92-124.

__ - Possible and Confirmed References to Pulau Aur and the Seribuat Islands in Chinese Sources (c. 1150–1550). **Journal of Asian History** 58 (2024), S. 117-159.

__ - Pulau Aur and Some Nearby Islands in Chinese Nautical Sources of the Ming Period. **Archipel** 107 (2024), pp. 139-174.

__ (author); CAI Jiehua 蔡婕华 (trans.) - Shiwu shiji Xiangshan diqu de haiwai maoyi 15 世纪香山地區的海外貿易. In Zhuhai shiwei xuanchuanbu 珠海市委宣传部, etc. (ed.), **Zhuhai, Aomen yu jindai Zhong Xi wenhua jiaoliu – "Shou jie Zhu Ao wenhua luntan" lunwenji** 珠海、澳門與近代中西文化交流 — "首届珠澳文化論壇"論文集. Beijing: Shehui kexue wenxian chubanshe, 2010, pp. 24-35 (also in **Guangdong shehui kexue** 廣東社會科學 3/2010, pp. 101-108).

PULLEYBLANK, Edwin G. - **Lexicon of Reconstructed Pronunciation in Early Middle Chinese, Late Middle Chinese, and Early Mandarin**. Vancouver: University of British Columbia Press, 1991.

RODAO, Florentino - The Castilians Discover Siam: Changing Visions and Self-Discovery. **Journal of the Siam Society** 95 (2007), pp. 1-23.

RODRIGUES, Manuel Fernandes - Lingu maquista – o Patoá, ou Língua de Macau. **Daxiyangguo, Portuguese Journal of Asian Studies / Revista Portuguesa de Estudos Asiáticos** 32 (2024), pp. 13-39.

SALMON, Claudine - Malay (and Javanese) Loan-words in Chinese as a Mirror of Cultural Exchange. **Archipel** 78 (2009), pp. 181-208

__ - Contact Languages on the South China Sea and Beyond (15th – 18th Centuries). **Asian Culture** 43 (2019), pp. 20-43.

SHI Cunlong 施存龍, Puren chulai di "Maoyidao" huo "Tunmendao" ying shi Nantoudao zai kao 葡人初來地"貿易島"或"屯門島"應是南頭島再考. **Wenhua zazhi** 文化雜誌 54 (2005), pp. 173-203.

SHI Ping 時平 - Shi nian lai youguan Zheng He junshi wenti de yanjiu (1986–1996) 十年來有關鄭和軍事問題的研究（1986–2005）. In SHI Ping, **Zheng He yanjiu sichao yu xueshu pinglun** 鄭和研究思潮與學術評論 (Melaka: International Zheng He Research Academy, etc., 2024), pp. 120-140 (article originally published in 1997).

SOUSA, Ivo Carneiro de - The First Portuguese Maps of China in Francisco Rodrigues' Book and Atlas (c. 1512). **Revista de Cultura** 41 (2013), pp. 7-20.

SUN Xiliang (Sun Seak-Leong) 孫錫亮. **Aomen Yueyu zhong de Puyu jieci yanjiu** 澳門粵語中的葡語借詞研究. Guangzhou: Ji'nan daxue, 2002 (MA thesis; an article with the same title is in **Zhongguo fangyan xuebao** 中國方言學報 4/2009).

TAKASE Kyōko 高瀬恭子 - Rekidai hōan dai isshuu ni okeru kachô ni tsuite 歴代宝案第一集における火長について, **Tōnan Ajia: Rekishi to bunka** 東南アジア: 歴史と文化 (12/1983), pp. 61-90.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. - The Image of the Archipelago in Portuguese Cartography of the 16th and Early 17th Centuries. **Archipel** 49 (1995), pp. 79-124.

TIBBETTS, G. R. - **A Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia**. Leiden and London: E. J. Brill, 1979.

WADE, Geoff(rey) P. - From Chaiya to Pahang: the Eastern Seaboard of the Peninsula as Recorded in Classical Chinese Texts. In Daniel PERRET et al. (eds.), **Études sur l'histoire du sultanat de Patani**. Paris: École française d'Extrême-Orient, 2004, pp. 37-78.

__ - **Southeast Asia in the Ming Shi-lu** (2005), https://epress.nus.edu.sg/msl/ (based on Wade's doctoral dissertation: **The Ming Shi-lu [Veritable Records of the Ming Dynasty] as a Source for Southeast Asian History: Fourteenth to Seventeenth Centuries**, 8 vols. Hong Kong: University of Hong Kong, 1994).

__ (ed.) - **Southeast Asia-China Interactions. Reprint of Articles from the Journal of the Malaysian Branch, Royal Asiatic Society**. Kuala Lumpur: The Malaysian Branch… 2007.

__ - The Patani Region in Chinese Texts of the Sixth to the Nineteenth Centuries. In Patrick JORY (ed.), **Ghosts of the Past in Southern Thailand: Essays on the History and Historiography of Patani**. Singapore: NUS Press, 2013, pp. 53-84.

WAN Ming 萬明, Ming neifu zaju "Feng tianming Sanbao xia Xiyang" tanxi – jian ji Mingdai ren de xia Xiyang linian 明內府雜劇《奉天命三保下西洋》探析 – 兼及明代人的下西洋理念. In WAN Ming, **Mingdai Zhongwai guanxishi lungao** 明代中外關係史論稿, Beijing: Zhongguo shehui kexue chubanshe, 2011, pp. 399-417.

WANG Jie 王傑 - "Jianlun Zheng He chuandui de huozhang" 簡論鄭和船隊的火長. In Zou xang haiyang de Zhongguo ren / Nanjing Zheng He yanjiuhui 走向海洋的中國人 / 南京鄭和研究會 (eds.), **Zou xiang haiyang de Zhongguo ren – Zheng He xia Xiyang 590 zhounian guoji xueshu yantaohui lunwenji** 走向海洋的中國人 – 鄭和下西洋590周年國際學術研討會論文集. Beijing: Haichao chubanshe, 1996, pp. 190-199.

WANG Ting 王頲 - Mingdai Xiangshan lu hai xingshi yu Aomen kaifu 明代香山陸海形勢與澳門開埠. In GUO Shengbo 郭聲波 (ed.), **Zhongguo lishi dili yanjiu** 中國歷史地理研究 1 (2005), pp. 207-226.

WANG Yuanlin 王元林 - Aomen xingqi qian Mingdai chuqi Guangdong yanhai gongbo maoyigang kao 澳門興起前明代初期廣東沿海貢舶貿易港考. In WANG Ting 王頲 (ed.), **Zhongguo lishi dili yanjiu** 中國歷史地理研究 3 (2005), pp. 213-231.

WEN Qihong 温琪宏 - Cong Zhujiang xi an yanhai huanjing kan Ming chao dui Pu maoyi guanzhi 從珠江西岸沿海環境看明朝對葡貿易管制. **Yuan shi ji minzu yu bianjiang yanjiu jikan** 元史及民族與邊疆研究集刊 23 (2011), pp. 119-139.

WITEK, John W. (ed.), **Dicionário português-chinês / Pu Han cidian** 葡漢辭典 / **Portuguese-Chinese Dictionary**. Macau; San Francisco: Ricci Institute, Instituto Português do Oriente, Biblioteca Nacional, 2001.

WU Hongqi 吳宏岐 - **Shikong jiaozhi de shi ye: Aomen diqu lishi dili yanjiu** 時空交織的視野：澳門地區歷史地理研究. Beijing: Shehui kexue wenxian chubanshe, 2014.

YANG Xunling 楊迅凌 - "Quan hai tu zhu" Aomen ji qi yi xi bufen diming kao《全海圖註》澳門及其以西部分地名考. In JIN Guoping; YANG Xunling, pp. 176-239; see there.

ZHAO Lilin 趙立林 - Hebaodao de lishi gaikuang 荷包島的歷史概況. **Zhuhai wenshi** 珠海文史 11 (1999?), pp. 84-89.

ZHENG Hesheng 鄭鶴聲; ZHENG Yijun 鄭一鈞 (eds.) - **Zheng He xia Xiyang ziliao huibian** 鄭和下西洋資料彙編, vol. 1. Ji'nan: Qi Lu shushe, 1980.

ZHOU Yunzhong – "Mingdai zaju Xia Xiyang chengshu didian kao" 明代雜劇《下西洋》成書地點考. **Zheng He yanjiu** 鄭和研究 2/2011, pp. 53-58.

__ - **Zheng He xia Xiyang xin kao** 鄭和下西洋新考. Beijing: Zhongguo shehui kexue chubanshe, 2013.

ZHOU Zhenhe 周振鶴; LIN Hong 林宏 - Zaoqi Xifang ditu zhong Aomen diming yu biaozhu fangwei de mituan 早期西方地圖中澳門地名與標注方位的謎團. **Aomen yanjiu** 澳門研究 82 (2016), pp. 58-97.

A CARREIRA FRANCESA DE JOÃO AFONSO, PILOTO ALGARVIO DO SÉCULO XVI

Rui Manuel Loureiro[1]

Resumo

João Afonso, também conhecido como Jean Fonteneau ou Jean Alfonse de Saintonge, terá nascido no Algarve, em finais do século XV. Pouco se sabe do seu percurso em Portugal, mas foi decerto um piloto de méritos reconhecidos, que talvez tenha efectuado viagens marítimas de longo curso, ao Brasil e talvez mesmo à Índia. A dada altura da sua vida, provavelmente em inícios da década de 1530, emigrou para França, onde desenvolveu actividades como piloto de expedições francesas que rumaram a diversas regiões atlânticas, quer à costa ocidental de África, quer à costa oriental da América do Norte, quer ainda às regiões mais meridionais da América do Sul. Estabelecido no oeste da França, poderá ter colaborado nos trabalhos cartográficos da chamada 'escola de Dieppe'. Complementarmente, é autor de duas obras dedicadas a assuntos náuticos e geográficos: *La cosmographie avec l'espère et régime du soleil du Nord*, tratado que ficou manuscrito e só modernamente foi impresso, e *Les voyages avantureux du Capitaine Ian Alfonce*, curiosa relação de viagens que foi impressa em Lyon em 1559. O presente texto explorará estas duas obras quinhentistas, na tentativa de trazer mais alguma luz sobre a vida e as obras deste esquecido piloto algarvio, nomeadamente em termos de apuramento das fontes a que terá recorrido e da experiência vivencial que nelas foi eventualmente vertida.

Palavras-chave: João Afonso; Jean Fonteneau; Jean Alfonse de Saintonge; história náutica; pilotos; relatos de viagem; século XVI.

Abstract

João Afonso, also known as Jean Fonteneau or Jean Alfonse de Saintonge, was born in the Algarve, at the end of the 15th century. Little is known about his career in Portugal, but he was certainly a pilot of recognized merit, who perhaps made long-distance sea trips, to Brazil and perhaps even to India. At a certain point in his life, probably in the early 1530s, he emigrated to France, where he worked as a pilot on French expeditions that headed to

[1] Professor do Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes; Investigador do CHAM – Centro de Humanidades, Universidade Nova de Lisboa.

various Atlantic regions, whether to the west coast of Africa, the east coast of North America, or even to the southernmost regions of South America. Established in western France, he may have collaborated in the cartographic work of the so-called 'Dieppe school'. In addition, he is the author of two works dedicated to nautical and geographical subjects: *La cosmographie avec l'espère et régime du soleil du Nord*, a treatise that remained in manuscript and was only printed in modern times, and *Les voyages avantureux du Capitaine Ian Alfonce*, a curious travel account that was printed in Lyon in 1559. This text will explore these two 16th century works, in an attempt to shed some more light on the life and works of this forgotten pilot from the Algarve, particularly in terms of determining the sources he resorted to and the life experience that was eventually poured into them.

Keywords: João Afonso; Jean Fonteneau; Jean Alfonse de Saintonge; nautical history; pilots; travel reports; 16th century.

O presente texto tem como tema uma figura relativamente discreta da história náutica luso-francesa, o piloto João Afonso, que esteve activo durante praticamente meio século, entre finais do século XV e meados do século XVI, e que se gabava de, durante toda a sua carreira marítima, nunca ter perdido um navio. Este piloto, para além de ter protagonizado uma movimentada carreira marítima, que se desenvolveu em Portugal e em França, foi também autor de dois singulares tratados geográficos escritos em francês. Parece relevante, no contexto de um simpósio sobre história marítima, chamar a atenção para este interessante piloto, cujas obras, relativamente esquecidas, merecem decerto ser revisitadas.

Em finais da década de 1980, o conceituado historiador da náutica Luís de Albuquerque dedicou uma comunicação a esta figura singular, num colóquio que teve lugar no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. O saudoso investigador falou sobre «Jean Fonteneau: Geografia e Mito no Século XVI», e o seu texto seria publicado em meados de 1992, poucos meses depois do seu precoce desaparecimento, no terceiro número da revista *Mare Liberum*, que ele próprio tinha fundado.[2] Alguns anos antes, o mesmo Luís de Albuquerque dedicara um outro estudo a João Afonso, publicado em Paris em 1983, numas actas de um colóquio organizado pela Fundação Calouste Gulbenkian sobre *Les Rapports Culturels et Littéraires entre le Portugal et la France*.[3] Desde esta época, contudo, João Afonso terá caído num relativo esquecimento, ao menos em Portugal.

Algumas décadas antes, a vida e a obra de João Afonso haviam sido abordadas por Luís de Matos, num livro que ainda hoje mantém muita da sua actualidade e interesse, *Les Portugais en France au XVI^e siècle: Études et documents*, impresso em 1952 por ordem da Universidade de Coimbra. Esta obra, efectivamente, continha uma alargada secção dedicada a João Afonso,[4] na qual se demonstrava com uma argumentação difícil de rebater que o piloto conhecido em França ora como *Jean Alphonse*, ora como *Jean Alphonse de Saintonge*, ora como *Jean Fonteneau*, era na realidade o português João Afonso, nascido no Cabo de São Vicente (e muito provavelmente na localidade de Sagres), em data incerta, mas que se poderia situar por volta de 1485. As conclusões avançadas por Luís de Matos, tanto quanto é possível apurar, nunca mais foram postas em causa.

João Afonso terá vivido em Portugal, e prestado serviço em navios portugueses, desde 1496 até cerca de 1530 (mais de três décadas, portanto). Contudo, praticamente nada de concreto se conseguiu ainda apurar sobre a carreira portuguesa deste piloto, até à data da sua partida para França, excepto através da interpretação de fontes mais tardias, a que adiante se fará referência.

---

[2] ALBUQUERQUE, Luís de - Jean Fonteneau: Geografia e Mito no Século XVI. **Mare Liberum**, n.º 3, Lisboa (1991), pp. 235-241.

[3] ALBUQUERQUE, Luís de – João Afonso (ou Jean Fonteneau), e a sua cosmografia. In **Les Rapports Culturels et Littéraires entre le Portugal et la France**. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian – Centre Culturel Portugais, 1983, pp. 101-121; texto republicado em ALBUQUERQUE, Luís de - **As Navegações e a sua Projecção na Ciência e na Cultura**. Lisboa: Gradiva, 1987, pp. 37-55.

[4] MATOS, Luís de - **Les Portugais en France au XVIe siècle: Études et documents**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1952, pp. 22-77.

Este piloto era já conhecido da historiografia portuguesa no século XIX, e Francisco Marques de Sousa Viterbo, por exemplo, dedicou-lhe uma entrada na parte primeira do seu *Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII*, obra que foi publicada em Lisboa em 1898 (e modernamente reimpressa com uma apresentação de José Manuel Garcia).[5] Com efeito, na entrada III, dedicada a um «(João) Afonso Francez», discutia-se a nacionalidade deste piloto e publicava-se uma carta de perdão régia do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, não datada, mas provavelmente de 1533, e decerto da responsabilidade de el-rei D. João III.[6]

Valerá a pena olhar com alguma atenção para este documento, para dele extrair algumas informações essenciais:

> «Eu el Rey por este meu alvará por folgar fazer mercê a Joham Afomso framcez, que ora amda na França, me praz lhe perdoar toda e qualquer pena cyvel e crime, em que seja obrigado a mim e a minhas justiças, asy por hyr por piloto a minha costa da Malagueta em nauyos de Framça fazer resgaste da dita malagueta e de dentes delefantes, coiros, oiro e toda outra cousa em grande dano e prejuízo de meu serviço». Etc.

O documento descrevia uma série de ofensas cometidas pelo piloto João Afonso e sublinhava a vontade do monarca lusitano em trazê-lo de volta a Portugal, para o serviço de navios portugueses. Ficamos nomeadamente a saber:

- Que João Afonso, enquanto residira em Portugal, fora mestre num navio de Duarte de Paz, importante mercador cristão-novo, e que tivera graves desavenças com essa personagem, com quem mantinha ainda um contencioso, motivado precisamente pelo dito navio, que talvez tivesse sido capturado por corsários e desviado para França.[7]
- Que João Afonso tinha navegado para a costa da Malagueta, como piloto de navios franceses, os quais, contra as ordenações da Coroa lusitana, tinham negociado em produtos daquela região africana, como malagueta, presas de elefante e ouro.
- Que João Afonso tinha navegado para as costas do Brasil, também em navios franceses, onde se envolvera em recontros violentos com embarcações portuguesas.
- Mesmo assim, el-rei D. João III pretendia perdoar-lhe todas as ofensas e trazê-lo de volta a Portugal, com a mulher e os filhos, para, como refere a carta de perdão, «me seruir d'elle e o encarregar em cousas de meu serviço».

---

[5] VITERBO, Francisco Marques de Sousa - **Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII**, ed. GARCIA, José Manuel. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988, pp. 52-54.

[6] Ver FERREIRA, Ana Maria Pereira - **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**. Redondo: Patrimonia, 1995, pp. 212-213.

[7] Duarte de Paz, uma figura bem conhecida, foi estudado em VALENTIM, Carlos Manuel - **Uma família de cristãos-novos do Entre Douro e Minho: os Paz: reprodução familiar, formas e mobilidade social, mercancia e poder (1495-1598)**. [Dissertação de mestrado policopiada] Lisboa: Faculdade de Letras – Universidade de Lisboa, 2007.

Outros documentos de inícios da década de 1530, enviados a el-rei D. João III por portugueses que estavam em França no desempenho de missões oficiais, e também conservados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, referem-se a João Afonso.

- Um destes documentos, subscrito por Gaspar Palha em 1531, desvenda mesmo o motivo do exílio voluntário do piloto português: «amdava homiziado porque, quando se perdera com tromenta na Costa de Bretanha, que houvera rezões com um filho que tinha, já homem, e que o matara; e que por este caso amdava agora homeziado, que nom ousava parecer».[8]
- Outra carta escrita em 1532 pelo Dr. Gaspar Vaz referia toda uma série de expedições que tinham sido realizadas por navios franceses à costa ocidental de África e ao litoral do Brasil, e outras que estavam em preparação, as quais tinham por objectivo quer o estabelecimento de relações comerciais com essas regiões, quer a captura de navios portugueses que navegassem por essas paragens.[9] Relativamente a estas expedições, o embaixador português mencionava explicitamente o conhecido corsário francês Jean Ango (ou João Ango)[10], e aludia também a «Ioão Afonso o portugues piloto que qua anda e viue na Rochela». O Dr. Gaspar Vaz oferecia-se para tentar trazer de volta a Portugal o piloto trânsfuga, e para o efeito pedia a D. João III a emissão de uma carta de perdão (que é o documento atrás mencionado, sem dúvida).
- Cinco anos mais tarde, em 1537, nova carta dirigida a D. João III, desta vez por João Rodrigues de Sá de Meneses, conhecido humanista e diplomata, referia nova tentativa de trazer de volta a Portugal o piloto João Afonso, que alegadamente «não estaua contente, nem bem pago» na sua pátria de adopção.[11]

Mas sabemos por outras vias que João Afonso não aceitou os vários reptos que lhe foram lançados pelo monarca português, e que continuou a viver em França, baseado no porto de La Rochelle, desenvolvendo inúmeras actividades náuticas, e também cartográficas, ao serviço da coroa francesa. Levaria a cabo diversas viagens de comércio, de corso e de exploração geográfica em diversas regiões do Atlântico, quer nas ilhas atlânticas, quer no litoral africano, quer no litoral americano. Uma década mais tarde, em 1542, por exemplo, participaria como piloto-mor na expedição que Jean-François de La Rocque, senhor de Roberval, levou ao Golfo de São Lourenço, a qual tinha como objectivo o estabelecimento de uma colónia

---

[8] MATOS, Luís de - **Les Portugais en France au XVIe siècle**, pp. 55-56.

[9] CORTESÃO, Jaime (ed.), **Pauliceae Lusitana Monumenta Historica**, 3 vols. Lisboa: Edição Comemorativa do IV Centenário da Fundação da Cidade de São Paulo, 1956-1961, vol. I, pp. 156-161.

[10] Relativamente a Jean Ango, ver as obras já antigas de PALHA, Fernando - **A carta de marca de João Ango**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1882 ; e de GUÉNIN, Eugène - **Ango et ses pilotes.** Paris: Imprimerie Nationale, 1901. Mais recentemente, ver BERTRAND, Romain - **Les Grandes Déconvenues: La Renaissance, Sumatra, les frères Parmentier**. Paris: Seuil, 2024.

[11] ANTT, Corpo cronológico, I-58-42. A respeito de João Rodrigues de Sá de Meneses, ver TARRÍO, Ana María S. - **Paisagem e Erudição no Humanismo Português – João Rodrigues de Sá de Meneses**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2009.

francesa naquelas regiões da América do Nordeste. João Afonso fora escolhido para estas funções pela fama das suas capacidades náuticas.[12]

Para além de ser um piloto muito conceituado e muito requisitado, João Afonso em terras francesas dedicou-se também às letras, sendo autor de pelo menos duas relevantes obras de âmbito náutico e geográfico, que serão abordadas de seguida, muito sucintamente.

Em primeiro lugar, João Afonso preparou na década de 1530 (em data incerta) um misto de roteiro e de relato de viagens intitulado *Les voyages avantureux du Capitaine Ian Alfonce, Sainctongeois* (cf. Figura 1). A obra só foi publicada postumamente, em Poitiers em 1559, editada pelo poeta e bibliotecário Mellin de Saint-Gelais. Esta primeira edição foi depois repetidamente reimpressa, quer nesta cidade, quer em outras localidades francesas. Tem-se especulado se a primeira edição não seria de data anterior, pois o privilégio real para a publicação data de 1547. Mas não há certezas.

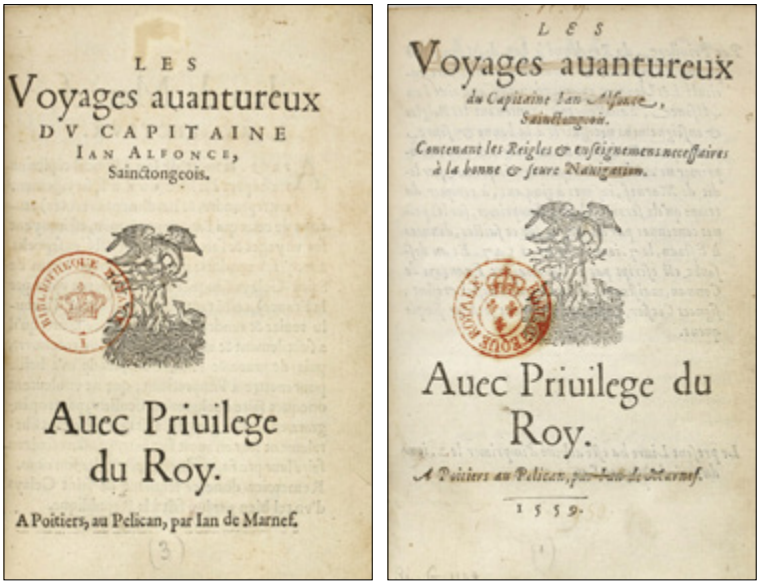


Figura 1: Duas portadas distintas da primeira edição das *Voyages auantureux*

O conteúdo das *Voyages avantureux* pode resumir-se da seguinte forma. Na sequência de várias peças introdutórias (privilégio, dedicatórias, poemas), a obra inicia-se com um resumido 'Tratado da esfera' (fls. 1v-8v), para depois prosseguir com uma espécie de itinerário costeiro ininterrupto (fls. 8v-67v), com indicações sobre distâncias, latitudes, portos, ancoradouros, cabos, rios, enseadas, e também com informações sobre as principais actividades e produtos de cada região, e sobre as características dos seus habitantes. Este itinerário costeiro, com pouquíssimas

[12] Sobre esta expedição, ver ALLAIRE, Bernard - **La rumeur dorée, Roberval et l'Amérique**. Montréal, Québec: Les Éditions de la Presse, 2013.

incursões pelo interior, percorre sucessivamente toda a costa ocidental da Europa (fls. 8v-27), toda a costa oriental da América e algumas regiões da Insulíndia (fl. 27-36), faz o périplo completo do Mediterrâneo (fls. 36-48v), para depois percorrer toda a costa de África, desde Ceuta até ao Mar Vermelho (fls. 48v-63). Toda a secção dedicada ao litoral africano, quer ocidental quer oriental, é extremamente detalhada, evidenciando experiência vivencial de muitas destas regiões, que muito provavelmente o autor conheceria. A partir de Socotorá, o itinerário de João Afonso acompanha o litoral asiático até à Insulíndia e à China (fls. 63-67v), mas de forma mais intermitente, não facultando detalhes de muitas destas regiões costeiras. As *Voyages avantureux* terminam com um detalhado roteiro da «terre et riviere de Begny» ou Benim (fls. 67v-68v), que João Afonso terá visitado repetidamente, e com o aviso de que a obra fora «composé et ordoné par Ian Alfonce pilote experimenté es choses narrees en ce livre».


LA
COSMOGRAPHIE
AVEC L'ESPÈRE ET RÉGIME DU SOLEIL ET DU NORD
PAR
ALFONSE DE SAINTONGE
Capitaine-pilote de François Ier
PUBLIÉE ET ANNOTÉE PAR
GEORGES MUSSET
Archiviste-paléographe,
Correspondant du Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts.
PARIS
ERNEST LEROUX, ÉDITEUR

Figura 2: Portada da moderna edição da *Cosmographie* (1904)

Em segundo lugar, João Afonso concluiu por volta de 1544 uma outra obra, de maior fôlego, mas que ficou inédita até aos tempos modernos. O manuscrito que hoje conhecemos, conservado na Bibliothèque nationale de France,[13] terá sido completado após a morte do piloto português, ocorrida em 1544 ou 1545, por um dos seus colaboradores, Raulin de Sécalart, um outro piloto francês baseado em Honfleur, sobre o qual pouco se sabe. Trata-se de *La cosmographie avec l'espère et régime du soleil et du Nord*, no título que lhe foi dado por George Musset, o historiador francês que em 1904 editou a obra em Paris (cf. Figura 2).[14] Este tratado de João Afonso mereceu uma maior atenção da parte da moderna historiografia.[15]

A *Cosmographie*, bastante mais extensa do que a primeira obra do autor, apresenta a seguinte estrutura: Uma parte inicial, que ocupa cerca de 40 fólios, com um 'tratado da esfera', que foi cuidadosamente estudado por Luís de Albuquerque (que considerou que se tratava de uma obra medíocre)[16]. E uma segunda parte, com cerca de 150 fólios, que se ocupa da descrição do mundo, centrada nas regiões costeiras, escrita a modo de itinerário, tal como sucedera nas *Voyages avantureux*, mas com um desenvolvimento bastante superior.

[13] Bibliothèque nationale de France, **Cosmographie, par Jehan Allfonsce et Paulin Secalart** (1545), disponível em: https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b100223774.

[14] MUSSET, Georges (ed.) - **La Cosmographie avec l'Espère et Régime du Soleil et du Nord par Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge, Capitaine-pilote de François Ier**. Paris: Ernest Leroux, Éditeur, 1904.

[15] Para além dos estudos já citados de Luís de Matos e de Luís de Albuquerque, ver LAROCHELLE, Danny - **Du ciel au bateau: La Cosmographie (1544) du pilote Jean Alfonse et la construction du savoir géographique au XVIe siècle.** [Dissertação de mestrado policopiada] Sherbrooke: Université du Québec à Trois-Rivières, 2001.

[16] ALBUQUERQUE, Luís - **As Navegações e a sua Projecção na Ciência e na Cultura**, pp. 37-55.

Esta descrição do globo terrestre está dividida em sucessivas etapas, com indicações sobre distâncias, latitudes, portos, ancoradouros, cabos, rios, enseadas, e também com informações sobre as principais actividades e produtos de cada região, e sobre as características dos respectivos habitantes. Sete dezenas de esboços cartográficos de regiões costeiras ilustram as diferentes secções da obra,[17] as quais descrevem:

- as costas da Europa ocidental e setentrional (27 fólios), com muitas conhecenças que parecem de primeira mão;
- a costa da Europa meridional, desde Gibraltar até Constantinopla, que também parece revelar um conhecimento razoável do terreno (18 fólios);
- a Ásia setentrional, que integra uma importante componente histórica, de natureza livresca (7 fólios);
- a Ásia ocidental, com uma grande secção sobre o Egipto, e também com uma larga componente de história bíblica (22 fólios);
- a África setentrional, igualmente com uma importante componente histórica, de natureza essencialmente livresca (7 fólios);
- as costas de toda a África ocidental e oriental, revelando um conhecimento aprofundado de grande parte do terreno descrito (13 fólios);
- o litoral da Ásia, desde a Arábia até à Insulíndia, com informações que parecem em grande parte vivenciais, como por exemplo as que respeitam a Malaca, a Samatra e a Java (20 fólios);[18]
- todo o litoral da América ocidental, desde a Terra Nova até ao Estreito de Magalhães, com informações muito detalhadas e que revelam um conhecimento apurado de numerosas regiões americanas (40 fólios).


Suma de geographia q̃
trata de todas las partidas & prouincias del mundo: en especial delas indias: & trata largamẽte del arte del mar: juntamẽte con la espera en romãce: con el regimiẽto del sol & del norte: muy complidamente hecha.
Con preuilegio real.

Figura 3: Portada da primeira edição da *Suma de geographia* (1519)

Como já foi antes estabelecido por diversos estudiosos, mais de metade da *Cosmographie* inspirou-se directamente num tratado publicado em Sevilha em 1519 pelo bacharel Martín Fernández de Enciso, a *Suma de geografia que trata de todas*

[17] CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da - **Portugaliæ Monumenta Cartographica**, 6 vols. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987, vol. I, pp. 149-150.

[18] Para uma análise das referências à China, que João Afonso decerto não visitou, ver OLIVEIRA, Francisco Roque de – **A construção do conhecimento europeu sobre a China, c. 1500 - c. 1630: Impressos e manuscritos que revelaram o mundo chinês à Europa culta**. [Tese de doutoramento policopiada] Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2003, pp. 469-481.

las partidas y prouincias del mundo (cf. Figura 3).[19] É possível encontrar inúmeros paralelos entre ambas as obras, mas João Afonso não se limitou a copiar o original do geógrafo espanhol, já que introduziu amplos desenvolvimentos nas descrições de determinadas regiões costeiras, sobretudo naquelas que conheceria em primeira mão. Além disso, ilustrou com mapas muitas das descrições de regiões litorais ou insulares.

A *Cosmographie*, de certa forma, parece escrita a duas mãos. Por um lado, encontramos um geógrafo erudito, que, para descrever o mundo, se socorre de uma recheada biblioteca de autores clássicos, alguns dos quais vêm citados na última página do manuscrito, à semelhança do que acontecia na *Suma de geografia* de Martín Fernández:

João Afonso	Martín Fernández de Enciso,
les deux Tholomées, l'Istoire Batriane, Aristote, Pline, Strabo, Josepf et Salomon, la Bible, la Générale Istoire, et plusieurs aultres	de la historia batriana. los dos Tholomeos. Erastotenes. Plinio. Strabon. Josepho. Anselmo. La Biblia. La general historia y otros muchos

Por outro lado, deparamos com um homem prático nas coisas do mar, que regista a experiência de muitos anos de viagens marítimas pelos quatro cantos do mundo. Valeria a pena explorar mais em profundidade a possibilidade de estarmos perante uma obra de autoria mista, que sobrepõe e tenta conciliar uma visão do mundo livresca e uma visão baseada na experiência do terreno. De qualquer forma, a *Cosmographie*, pelas suas características e pela sua precocidade, merece ser revisitada com maior atenção.

Estas referências breves ao conteúdo das duas obras de João Afonso permitirão constatar pelos menos dois factos.

Por um lado, estamos na presença de dois valiosíssimos itinerários marítimos, que à época não teriam paralelo na roteirística ibérica em particular e europeia em geral, pela sua abrangência verdadeiramente mundial, que pode ser constatada num mapa elaborado por José Manuel Malhão Pereira,[20] onde se assinalam as áreas abrangidas. Creio que não se conhece, nesta época tão precoce, qualquer outra colecção que reúna roteiros, mesmo muito resumidos, de todas as áreas abrangidas pelas duas obras de João Afonso, que simultaneamente recolhem testemunhos de viagens de exploração portuguesas, espanholas e francesas.

Por outro lado, parece constatar-se que várias secções das *Voyages avantureux* e da *Cosmographie*, mais detalhadas nos seus pormenores, resultavam da própria experiência prática do seu autor, nomeadamente as secções dedicadas à costa ocidental africana, à costa oriental africana, e também à costa oriental da América do Sul, áreas que João Afonso poderia ter percorrido durante o período português da sua carreira, antes de 1530. Estas regiões

[19] Ver ENCISO, Martín Fernández de - **Suma de Geographia**, ed. DOMINGO, Mariano Cuesta. Madrid: Museo Naval, 1987.

[20] Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - **Roteiros portugueses, séculos XVI a XVIII: Sua génese e influência no estudo da hidrografia, da meteorologia e do magnetismo terrestre**. Porto: Fronteira do Caos, 2022, p. 27.

africanas, desde Ceuta até à embocadura do Mar Vermelho, tinham sido repetidamente percorridas pelos portugueses, durante o período de mais de três décadas em que João Afonso exerceu o seu mister em navios lusitanos. Algumas das secções dedicadas ao litoral oriental da América do Norte e do Centro, que João Afonso terá percorrido durante o período francês da sua carreira, depois de 1530, também parecem resultar de um conhecimento vivencial.

Resta agora referir uma última faceta da carreira francesa de João Afonso. O piloto português foi responsável pelos 70 esboços cartográficos que ilustram a *Cosmographie*, de que aqui se apresentam dois exemplos (cf. Figura 4). Mas não se conhece qualquer outra carta ou mapa que sejam comprovadamente da sua autoria.



Figura 4: Dois esboços cartográficos do manuscrito da *Cosmographie* (fls. 149 e 159)

Contudo, o nome de João Afonso tem sido apontado como um dos impulsionadores da chamada 'escola de Dieppe', expressão algo abusiva que se refere a um conjunto alargado de espécimes cartográficos que foram produzidos por um grupo diversificado de cartógrafos, sobretudo franceses, entre cerca de 1540 e cerca de 1570, a partir de diversos portos da costa noroeste de França (e não exclusivamente de Dieppe). É o caso, por exemplo, de um conhecido planisfério do cartógrafo Pierre Desceliers, que data de 1550, e que se conserva na British Library.[21]

A influência portuguesa na cartografia desta 'escola de Dieppe' é notória através da utilização de modelos cartográficos lusitanos, da utilização de informações geográficas de origem portuguesa e da inclusão de numerosas legendas e topónimos em português. Esta influência

[21] Ver uma reprodução e estudo deste planisfério em VAN DUZER, Chet - **The World for a King: Pierre Desceliers's Map of 1550**. Londres: British Library, 2015.



Figura 5: Carta da parte meridional da América do Sul no *Atlas Vallard*

anda atribuída quer a contribuições directas de portugueses estantes em França (como foi o caso de João Afonso), quer a contribuições indirectas, resultantes tanto de actividades de espionagem por agentes franceses em Lisboa, como de acções de corso ou pirataria sobre navios lusitanos em águas do Atlântico, praticados por navegantes franceses.[22]

Para terminar, podemos olhar rapidamente para alguns exemplos, que associam as viagens de João Afonso à cartografia normanda, retirados do *Atlas Vallard*, que foi produzido em 1547 (e de que existe uma edição fac-similada recente, que inclui diversos estudos aprofundados[23]).

Em primeiro lugar, uma carta que representa a parte meridional da América do Sul (cf. Figura 5), incluindo detalhes sobre o Estreito de Magalhães.[24] Segundo Henrique Leitão e José María Moreno, esta carta faria eco de informações recolhidas em primeira mão por João Afonso na sua viagem de 1527-1530 àquelas partes.[25]

Uma outra carta do mesmo atlas (cf. Figura 6) representa o litoral da América do Nordeste, e nomeadamente o Golfo de São Lourenço, que foi explorado por navios pilotados por João Afonso em 1542-1543, durante a já referida expedição comandada pelo senhor de Roberval.

---

[22] Sobre a cartografia da chamada 'escola de Dieppe', ver a obra recente de SAURET, Martine - **Voyages dans l'école cartographique de Dieppe au XVIe siècle: Espaces, altérités et influences**. Nova Iorque: Peter Lang, 2014.

[23] Ver *Atlas Vallard*, ed. MOLEIRO, Manuel. Barcelona: M. Moleiro Editor, 2010.

[24] LEITÃO, Henrique; MORENO MADRID, José María - **Desenhando a Porta do Pacífico / Drawing the Gateway to the Pacific.** Lisboa: By the Book / Magalhães – 500 Ano da Circum-Navegação, 2021, p. 99.

[25] Ver LEITÃO, Henrique; MORENO MADRID, José María - *Desenhando a Porta do Pacífico*, pp. 80-83; e também MORENO MADRID, José María; LEITÃO, Henrique - **Atravessando a Porta do Pacífico: Roteiros e Relatos da Travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620**. Lisboa: By the Book / Magalhães – 500 Ano da Circum-Navegação, 2020, pp. 45-46 e 129-132.

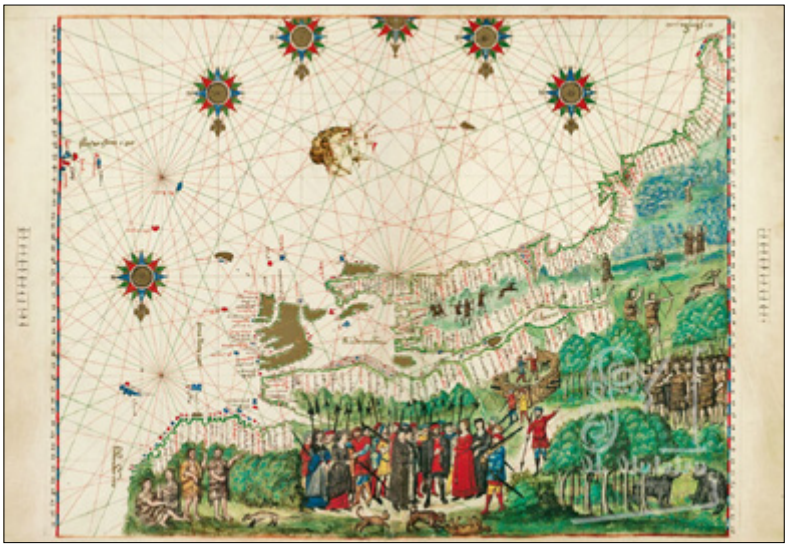


Figura 6: Carta da parte nordeste da América do Norte no *Atlas Vallard*

Enfim, valerá a pena destacar as cartas do *Atlas Vallard* que representam a célebre «*Jave la Grande*», uma vasta terra firme que se estenderia para sul das ilhas de Samatra e de Java, e que é mencionada por João Afonso nas suas obras geográficas. É talvez o pormenor mais exaustivamente estudado da biografia do piloto português, pois está ligado ao eventual descobrimento da Austrália por expedições portuguesas anteriores a 1530.[26] Mas o *Atlas Vallard* é apenas um dos exemplos possíveis, pois dezenas de outras cartas da chamada 'escola de Dieppe' reproduzem estes modelos, em cartas regionais e em planisférios. Praticamente todos mantêm as mesmas características, resultantes das contribuições de João Afonso, extraordinário piloto português, que anda algo esquecido em Portugal, e que decerto mereceria uma atenção mais aprofundada dos estudiosos da história marítima.

[26] A hipótese do descobrimento da Austrália pelos portugueses é defendida por diversos historiadores – e nomeadamente por HERVÉ, Roger - **Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528**. Paris: Bibliothèque nationale, 1982 – que defende também a ligação estreita de João Afonso às produções da 'escola de Dieppe'. Sobre o assunto, ver RICHARDSON, W. A. R. - **Was Australia charted before 1606? The 'Jave la Grande' inscriptions**. Canberra: National Library of Australia, 2006.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de - Jean Fonteneau: Geografia e Mito no Século XVI. **Mare Liberum**, n.º 3, Lisboa (1991), p. 235-241

ALBUQUERQUE, Luís de – João Afonso (ou Jean Fonteneau), e a sua cosmografia. In **Les Rapports Culturels et Littéraires entre le Portugal et la France**. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian – Centre Culturel Portugais, 1983, p. 101-121

ALBUQUERQUE, Luís de - **As Navegações e a sua Projecção na Ciência e na Cultura**. Lisboa: Gradiva, 1987.

ALLAIRE, Bernard - **La rumeur dorée, Roberval et l'Amérique**. Montréal, Québec: Les Éditions de la Presse, 2013.

Arquivo Nacional – Torre do Tombo, Corpo cronológico, I-58-42.

Atlas Vallard, ed. MOLEIRO, Manuel. Barcelona: M. Moleiro Editor, 2010.

BERTRAND, Romain - **Les Grandes Déconvenues: La Renaissance, Sumatra, les frères Parmentier**. Paris: Seuil, 2024.

Bibliothèque nationale de France, **Cosmographie, par Jehan Allfonsce et Paulin Secalart** (1545), disponível em: https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b100223774.

CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da - **Portugaliæ Monumenta Cartographica**, 6 vols. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987.

CORTESÃO, Jaime (ed.), **Pauliceae Lusitana Monumenta Historica**, 3 vols. Lisboa: Edição Comemorativa do IV Centenário da Fundação da Cidade de São Paulo, 1956-1961.

ENCISO, Martín Fernández de - **Suma de Geographia**, ed. DOMINGO, Mariano Cuesta. Madrid: Museo Naval, 1987.

FERREIRA, Ana Maria Pereira - **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**. Redondo: Patrimonia, 1995.

GUÉNIN, Eugène - **Ango et ses pilotes.** Paris: Imprimerie Nationale, 1901.

HERVÉ, Roger - **Découverte fortuite de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par des navigateurs portugais et espagnols entre 1521 et 1528**. Paris: Bibliothèque nationale, 1982.

LAROCHELLE, Danny - **Du ciel au bateau: La Cosmographie (1544) du pilote Jean Alfonse et la construction du savoir géographique au XVIe siècle.** [Dissertação de mestrado policopiada] Sherbrooke: Université du Québec à Trois-Rivières, 2001.

LEITÃO, Henrique; MORENO MADRID, José María - **Desenhando a Porta do Pacífico / Drawing the Gateway to the Pacific.** Lisboa: By the Book / Magalhães – 500 Ano da Circum-Navegação, 2021.

MATOS, Luís de - **Les Portugais en France au XVIe siècle: Études et documents**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1952.

MORENO MADRID, José María; LEITÃO, Henrique - **Atravessando a Porta do Pacífico: Roteiros e Relatos da Travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620**. Lisboa: By the Book / Magalhães – 500 Ano da Circum-Navegação, 2020.

MUSSET, Georges (ed.) - **La Cosmographie avec l'Espère et Régime du Soleil et du Nord par Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge, Capitaine-pilote de François Ier**. Paris: Ernest Leroux, Éditeur, 1904.

OLIVEIRA, Francisco Roque de – **A construção do conhecimento europeu sobre a China, c. 1500 - c. 1630: Impressos e manuscritos que revelaram o mundo chinês à Europa culta**. [Tese de doutoramento policopiada] Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2003.

PALHA, Fernando - **A carta de marca de João Ango**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1882.

PEREIRA, José Manuel Malhão - **Roteiros portugueses, séculos XVI a XVIII: Sua génese e influência no estudo da hidrografia, da meteorologia e do magnetismo terrestre**. Porto: Fronteira do Caos, 2022.

RICHARDSON, W. A. R. - **Was Australia charted before 1606? The 'Jave la Grande' inscriptions**. Canberra: National Library of Australia, 2006.

SAURET, Martine - **Voyages dans l'école cartographique de Dieppe au XVIe siècle: Espaces, altérités et influences**. Nova Iorque: Peter Lang, 2014.

TARRÍO, Ana María S. - **Paisagem e Erudição no Humanismo Português – João Rodrigues de Sá de Meneses**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2009.

VALENTIM, Carlos Manuel - **Uma família de cristãos-novos do Entre Douro e Minho: os Paz: reprodução familiar, formas e mobilidade social, mercancia e poder (1495-1598)**. [Dissertação de mestrado policopiada] Lisboa: Faculdade de Letras – Universidade de Lisboa, 2007.

VAN DUZER, Chet - **The World for a King: Pierre Desceliers's Map of 1550**. Londres: British Library, 2015.

VITERBO, Francisco Marques de Sousa - **Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII**, ed. GARCIA, José Manuel. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988.

PLACIDO FRANCESCO RAMPONI E A VIAGEM PARA AS INDIAS ORIENTAIS E OCIDENTAIS. ALGUMAS CONSIDERACOES SOBRE UM RELATO DO SECULO XVII

Nunziatella Alessandrini[1]

Resumo

Ao longo do século XVI, muitos foram os italianos, mercadores, capitães, agentes comerciais, que viajaram para os mares orientais após a abertura do caminho marítimo para a Índia. Entre os "italianos", os florentinos sempre tiveram um papel preponderante. No século XVII, a vontade de manter e revitalizar a posição do porto de Livorno no circuito comercial com o Oriente foi retomada pelo grão-duque Cosme III que conhecia bem Portugal onde entrara com uma comitiva de cerca de 40 pessoas a 9 de Janeiro de 1669. Durante a sua estadia em Portugal de 2 meses, o grão-duque tinha entrado em contacto com florentinos residentes em Lisboa, principalmente homens de negócio. Anos mais tarde, em 1676, com a intermediação de alguns mercadores florentinos em Lisboa, Cosme III apresentou um projeto ao monarca português que previa a intervenção do Grão-ducado de Toscana no comércio com as Índias Orientais. O falhanço da iniciativa não desmoralizou Cosme III que optou por outra estratégia, desta feita de cariz religioso. Assim, em 1689, encomendou ao escultor Giovanni Battista Foggini a realização do sepulcro de S. Francisco Xavier para a igreja do Bom Jesus de Goa, para onde foi transportado em 1697 sob a responsabilidade dos jovens Simone Fanciullacci e Placido Ramponi encarregado de redigir um relato da viagem.

Palavras Chave: mercadores florentinos, século XVII, relato de viagem, Grão-ducado de Toscana, Cosme III de' Medici

Abstract

Throughout the 16th century, many Italians—merchants, captains, and commercial agents—traveled to the eastern seas after the opening of the sea route to India. Among these Italians, the Florentines consistently played a leading role. In the 17th century, the desire to maintain and revitalize the position of the port of Livorno in the eastern trade circuit was

[1] CHAM – FCSH/ Universidade Nova de Lisboa

renewed by Grand Duke Cosimo III, who was familiar with Portugal, having arrived there with a delegation of around 40 people on 9 January 1669.

During his two-month stay in Portugal, the Grand Duke came into contact with Florentine businessmen living in Lisbon. Years later, in 1676, with the mediation of some Florentine merchants in Lisbon, Cosimo III presented a project to the Portuguese monarch that envisaged involving the Grand Duchy of Tuscany in trade with the East Indies. The failure of this initiative did not demoralize Cosimo III, who then opted for another strategy—this time of a religious nature.

Thus, in 1689, he commissioned the sculptor Giovanni Battista Foggini to create the tomb of St. Francis Xavier for the Church of Bom Jesus in Goa. The tomb was transported there in 1697 under the responsibility of the young Simone Fanciullacci and Placido Ramponi, who were tasked with writing an account of the journey.

Keywords: Florentine merchants; 17th century; travel diary; Grand Duchy of Tuscany; Cosme III de' Medici

Introdução

O diário da viagem para as Índias Orientais e Ocidentais produzido por Placido Ramponi ocupa-se dos anos de 1697 até 1700, e deve ser contextualizado com antecedentes que se relacionam com a política externa que caracterizou o Grão-ducado de Toscana desde meados do século XVI. Repercorrendo as estratégias comerciais levadas a cabo pelos grão--duques de Toscana, desde Cosme I (1569-1574), até Cosme III, (1670-1723) passando por Francisco I (1574-1587), Fernando I (1587-1609), Cosme II (1609-1621) e Fernando II (1621- 1670), podemos traçar um fio condutor identificado na vontade de promover e reforçar as ligações com o reino de Portugal, no intuito de poder entrar nos comércios de longo curso empreendidos desde a viagem de Vasco da Gama.

Mas as relações entre Portugal e a Toscana remontam a tempos anteriores à abertura do caminho marítimo para a Índia e deram origem a uma mobilidade de pessoas e de conhecimentos que enriqueceram as duas realidades. É sabido, mas vale a pena sublinhar, que a Península Italiana, até 1861, não era um território politicamente unificado, pelo que, cada cidade-estado, ducado, principado, república que a compunham, mantinham relações económicas e diplomáticas individuais com os estados europeus, inclusive com o reino de Portugal.

Conhecidos desde o século XIV eram os mercadores florentinos que, individualmente ou enquanto membros de companhias comerciais, atuavam em Portugal e os privilégios outorgados pelo rei português eram sintoma do reconhecimento e da estima para com estes mercadores.[2]

Com a expansão atlântica e oriental, em finais do século XV, a vinda de mercadores estrangeiros e, entre eles, de "italianos", aumentou exponencialmente sendo que, a partir do século XVI, os monarcas portugueses tiveram de encetar políticas económicas e diplomáticas dirigidas, por um lado, a salvaguardar o mercado interno e, por outro, a incrementar o comércio de longo curso, cuja organização se apresentava onerosa. Assim, era necessário estipular contratos com os mercadores estrangeiros e definir as condições de participação.

O papel dos florentinos ou, em geral, dos Toscanos, foi absolutamente preponderante ao longo do século XVI, quer assegurando recursos humanos, quer facultando numerário. Uma florescente comunidade toscana encontrava-se em Lisboa no findar do século XV constituída por famílias que, organizadas em casas comerciais, embarcaram nas armadas portuguesas para a Índia, enriqueceram com os avultados lucros do comércio ultramarino e entraram a fazer parte da alta burguesia portuguesa. A importante presença florentina na capital portuguesa contribuiu a que os dois portos, de Lisboa e de Livorno, encetassem contactos cada vez mais frequentes. E foi nessa senda que Cosme I, (1519-1574) - duque de Toscana a partir de 1537 e grão-duque a partir de 1569- se ativou em duas direções que garantiram a

[2] A 9 de abril de 1338, dois mercadores florentinos, Beringel Omberte e Niculau Bertoldi receberam privilégios comerciais que foram logo alargados à companhia dos de Bardi. SILVA MARQUES, J.M. **Descobrimentos Portugueses**, vol.I, p. 53.

consolidação das relações com Portugal: por um lado, o fortalecimento do porto de Livorno, "Le port a donc été l'objet primordial de la politique de Cosme",[3] e, por outro, a outorga de privilégios para atrair mercadores sefarditas aos quais garantia "protezione dall'Inquisizione, facilitazioni fiscal e ampie garanzie giuridiche".[4]

A vontade de entrar no comércio ultramarino e de se associar com o rei de Portugal através da mediação de mercadores florentinos residentes na corte portuguesa, será uma constante, apresentando-se mais ou menos marcada ao longo do tempo, do *modus operandi* dos grão-duques de Toscana até Cosme III, o qual perseguiu, tal como os seus antepassados, uma série de estratégias para alcançar o objectivo.

O Grão-ducado de Toscana e as relações com o reino de Portugal (1569-1723)

Ao tentarmos traçar um resumido percurso sobre as relações entre o Grão-ducado de Toscana e Portugal desde 1569, data em que Cosme I foi investido do título de grão-duque pelo Papa Pio V, até 1723 altura em que ocorreu o falecimento do grão-duque Cosme III, deparamo-nos com uma historiografia bastante limitada, muito fragmentada e, sobretudo, relacionada com a Espanha, uma vez que o reino de Portugal foi incorporado na coroa espanhola de 1580 até 1640. Tendo em conta estas balizas temporais, podemos afirmar que Portugal, enquanto reino independente, se relacionou com o o Grão-ducado de Toscana apenas sob o governo de Cosme I e parte do governo do filho Francisco I (1574-1587). Depara-se que a actuação de Cosme I e do filho Francisco I mantinha a mesma prioridade: contribuir para melhorar o porto de Livorno e desenvolver o fluxo comercial. Assim, em 1569, ano em que principia o Grão-ducado de Toscana, as obras públicas ativadas por Cosme I já estavam num ponto bastante avançado: estava criada a Alfândega e estava construído o *Canale dei Navicelli* cujo objetivo era o de conectar Pisa com o porto de Livorno. Nos anos 60 de Quinhentos, o porto de Livorno recebia embarcações vindas de importantes portos da Península Ibérica, Lisboa inclusive, descarregando as mais variadas mercadorias, desde o açúcar de S. Tomé, aos couros da Índia, panos, ébano, guadamecis, entre outras.[5] A estratégia comercial de Cosme I era bem clara aos olhos dos mercadores da altura e era razão de reflexões entre eles - recordamos Filippo Sassetti[6] (1540-1588) que, em 1577, escreve o *Ragionamento sopra il commercio ordinato dal Granduca Cosimo I tra i sudditi suoi e le nazioni del Levante*

[3] Fernand BRAUDEL, Fernand e ROMANO, Ruggero, **Navires et merchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)**, p. 20.

[4] FRATTARELLI FISCHER, Lucia, **Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI-XVIII)**, p. 15.

[5] ALESSANDRINI, Nunziatella, I porti di Lisbona e Livorno: mercanti, merci e "gentilezze diverse" (secolo XVI). Alcune considerazioni, in ALESSANDRINI, RUSSO, SABATINI (org.), **Chi fa questo caminho** è **bem navigato. Culturas e dinâmicas nos portos de Itália e Portugal (sécs. XV-XVI)**, pp.131-145.

[6] Filippo Sassetti, mercador humanista florentino, chega a Lisboa em 1578 onde fica até 1583 altura em que embarca para a Índia onde irá falecer em 1588.

dedicado a Francesco Bongianni Gianfigliazzi. No *Ragionamento,* Sassetti sublinha a importância do porto enquanto infraestrutura e realça a importância da segurança e dos privilégios comerciais enquanto elementos determinantes na base da escolha, por parte dos mercadores, de privilegiar um determinado porto em lugar de outro.

O interesse de Cosme I em relação ao reino de Portugal evidencia-se pela organização da missão em 1569, dirigida por Bernardo Neri, cujo objectivo era o de recolher notícias sobre o Oriente. Bernardo Neri encontrou em Lisboa Fernão Mendes Pinto como se depreende pela carta de 15 de Março de 1571 enviada ao grão-duque por Fernão Mendes Pinto na qual vinha mencionado o encontro.[7]

O mesmo procedimento fazia parte da estratégia do filho de Cosme I, Francisco I (1574-1587), que sucedeu ao pai no governo do Grão-ducado de Toscana.

Deve-se recordar que durante o governo do grão-duque Francisco I, o reino de Portugal sofreu eventos políticos importantes: a batalha de Alcácer-Quibir com a derrota de D. Sebastião e, a seguir, o início da regência filipina a partir de 1580. O ajustamento a esta mudança política é visível no percurso das relações de Francesco I com o reino de Portugal que, podemos confirmar com uma certa dose de segurança, tinha uma dinâmica em que o fator económico era preponderante. Considerado que a política interna do grão-duque visava transformar o porto de Livorno num empório e mantê-lo como a meta mais adequada e oportuna, era necessário desenvolver as ligações comerciais com a Península Ibérica e tentar estabelecer acordos com os monarcas destes reinos. No tempo do reinado de D. Sebastião, o grão-duque experimenta entrar no contrato da pimenta, enviando para Lisboa, em 1576, o seu agente Antonio Vecchietti para que encetasse negociações com o monarca português. Após uma breve estadia em Madrid, onde é recebido pelo embaixador português sediado naquela cidade, Vecchietti desloca-se para Lisboa onde chega a 9 de Abril de 1576. Aqui contacta de imediato o mercador florentino Jacome de´ Bardi a quem mostra a carta do grão-duque relativa à possibilidade da celebração do contrato das especiarias. A experiência de Jacome de' Bardi nos negócios portugueses era já de longa data e reconhece de imediato que era um negócio difícil de concluir, considerando " la mente di questo Re et de contrattatori."[8] A perplexidade acerca do bom sucesso das negociações releva-se na carta que Vecchietti envia, a 9 de Abril, ao grão-duque onde são expostas as reservas, partilhadas com Jacome de' Bardi, sobre a conclusão do contrato. O rei precisava de dinheiro líquido e, apesar de também precisar de trigo, preferia "danari contanti piú che in altre mercantie".[9] Por isso, o acordo teria sido mais simples se o grão-duque tivesse disponibilizado algum numerário que pudesse ser

[7] GARCIA, José Manuel, Um mês na Lisboa de 1669 com Cosme de´Medici. Um "peregrino instruído", in ALESSANDRINI, RUSSO, SABATINI (org.), **Homo est minor mundus Construção de Saberes e Relações Diplomáticas Luso-Italianas (sécs. XV-XVIII**, p. 197.

[8] Archivio di Stato di Firenze (ASF), *Mediceo del Principato*, Ms.684 Carta de Antonio Vecchietti ao grão-duque. Lisboa 20 de Abril de 1576.

[9] ASF, *Mediceo del Principato*, Ms.684, Carta de Antonio Vecchietti ao grão-duque. Lisboa 9 de Abril de 1576.

logo investido.[10] Vecchietti informa o grão-duque do contrato que um grupo de mercadores em Lisboa - entre os quais um dos principais era Jacome de' Bardi - tinham concluido com o rei. As cláusulas do contrato obrigavam a compra de todas as especiarias que chegavam da Índia e "che altri che loro non possa comprare"[11]. Uma vez em Lisboa, as mercadorias eram vendidas todas de imediato para se assegurar o êxito do negócio.

Apesar de não ter conseguido o contrato, o grão-duque demonstra a sua satisfação pelo andamento do mesmo e expressa o seu contentamento pelo trabalho de Jacome de' Bardi e de Vecchietti relativamente ao movimento comercial que vinha sendo registado no porto de Livorno. De facto, em Setembro de 1576 duas cartas, uma de Vecchietti e outra de Jacome de' Bardi dão conta do bom andamento do negócio e da partida, em finais de Agosto, de 1500 cântaras de pimenta na nau Fantona e do apresto de um carregamento de 2500 cântaras na nau Bellina Raugea.[12]

A necessidade de dinheiro que angustiava D. Sebastião tendo em vista a preparação da campanha de África, contribuiu para que a relação entre Florença e Portugal se tornasse ainda mais próxima. Assim, o rei português mandou, em Outubro de 1577, que o seu embaixador em Roma, D. Gomes da Silva, fosse até Florença ter com Francesco I para lhe apresentar cumprimentos por ocasião do nascimento do filho. O embaixador devia, nesta altura, testar a disponibilidade do grão-duque em relação a eventuais ajudas para a campanha de África. Em Fevereiro de 1578, propostas concretas são apresentadas à corte dos Médicis pelo embaixador extraordinário António Pinto, enviado de D. Sebastião. As ajudas pretendidas visavam um empréstimo de 300.000 escudos que seria pago nos anos vindouros, e, em contrapartida, seria permitido aos mercadores florentinos exportar livremente do porto de Lisboa para o porto de Livorno. Além disso, o rei português pretendia 2000 soldados, vitualhas para o seu mantimento, mil cântaras de biscoito e mil cântaras de munições[13].

No entanto, segundo informa Matteo Zane, a oferta de 2.000 soldados, navios e munições por parte do grão-duque não era suficiente para o monarca português que pretendia mais desta amizade, nomeadamente dinheiro líquido. A recusa do grão-duque levou a um arrefecimento das relações entre o grão-duque e o rei D. Sebastião.

Após o desastre de Alcácer Quibir e a entrada de Portugal na órbita dos Áustrias, manteve-se a persistência do grão-duque Francisco I em querer conservar a sua presença nos negócios da península ibérica. Consciente do facto de que estava a tratar com um comerciante interessado em manter abertas as frutíferas relações económicas através da adoção de uma

[10] *Idem, ibidem*

[11] *Idem, ibidem*

[12] ASF, *Mediceo del Principato*, 689, fl.8. Carta de Antonio Vecchietti ao grão-duque. Lisboa, 10 de Setembro 1576.

[13] A carta do embaixador extraordinário António Pinto dirigida ao grão-duque de Toscânia Francesco I a 6 de Fevereiro de 1578, encontra-se no ASF, *Strozziane,* serie I, 32, c. 174, e foi reproduzida integralmente por Guido Battelli, "Relazioni fra il Portogallo e la Toscana in occasione della impresa d'Africa del Re D. Sebastiano (1578)", in: **Archivo Storico Italiano**, vol. II, pp.123-124.

política filo-espanhola, Filipe II (1580-1598) relacionava-se com cautela, não deixando, no entanto, de vez em quando, de lhe outorgar privilégios[14].

Como já mencionámos, havia em Lisboa uma comunidade florentina bastante bem organizada, e, embora esta não alcançasse o peso económico da primeira metade do século XVI, constituía um apoio importante na intermediação entre a corte e o grão-duque. Com a morte de Francisco I, o irmão, cardeal Fernando I (1587-1609), vai-se preparando para suceder no governo após 25 anos de cardinalato. As vicissitudes dos três irmãos, filhos de Cosme I, nomeadamente, Francisco, Pietro e Fernando, determinaram um andamento oscilante nas relações do Grão-ducado de Toscana com a Espanha, que, como já assinalámos, incluía o reino de Portugal a partir do ano de 1580 até 1640.

Assim, se "La consacrazione del rapporto privilegiato con la Spagna avvenne il 29 marzo 1539, giorno del matrimonio di Cosimo I Medici con Eleonora di Toledo, figlia del vicerè di Napoli e nipote del duca di Alba",[15] a política filo-espanhola levada a cabo pelos grão-duques Cosme I e Francisco I sofreu uma inflexão de orientação com o seu sucessor, o Cardeal Fernando I (1587-1609), prejudicando as relações com Filipe II de Castela. As linhas de força da estratégia política de Fernando I visavam alcançar a autonomia face à hegemonia castelhana e formar "una red de contactos com otros estados europeos de primer orden"[16], tentando, no entanto, manter boas relações com a corte madrilena. A perceção da atitude ambígua do grão-duque ressalta nas palavras do conde de Olivares que se apercebe de que "en las cossas del servicio de Su Magestad no muestra aquella afición que es obligado con el socorro que tan al descubierto a dado a los ereges de Provença"[17]. Fernando I vai definir claramente a sua política no momento de encetar laços matrimonias, recusando casar-se quer com a filha do duque de Bragança quer com uma das filhas do arquiduque Carlos de Áustria. A escolha recai sobre Cristina de Lorena, sobrinha de Caterina de' Medici, rainha de França, facto, este, que provocou uma profunda insatisfação em Filipe II. Após o falecimento de Filipe II de Castela em 1598, Fernando I tentou, todavia, estabelecer relações com o novo monarca e, pelo efeito, contactou o embaixador residente Francesco Guicciardini enviando uma instrução na qual informava o novo monarca da sua colaboração.[18]

Do casamento com Cristina de Lorena, nasceu Cosme II que, com dezanove anos, sucedeu ao pai. Em 1609, Cosme II contraiu casamento com Maria Madalena de Áustria,

---

[14] Biblioteca Comunale Archiginnasio di Bologna (BCABo), A. 2828 "*Discorso sopra le prerogative del ser.mo Gran Duca di Toscana appresso la Maestà del* Ré *Cattolico*".

[15] AGLIETTI, Marcella, "Patrizi, cavalieri e mercanti. Politiche di nobiltà tra Toscana e Spagna in età moderna", in M. AGLIETTI (a cura di), **Istituzioni Potere e Società, Le relazioni tra Spagna e Toscana per uma storia mediterrânea dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano**, p. 364.

[16] Sobre as relações entre o Grão ducado de Toscana a e a Espanha de Filipe III, (1598-1621) segue-se de perto VOLPINI, Paola, "Toscana y España", in **La Monarquia de Felipe III: Los Reinos**, p.1134.

[17] *Idem,* ibidem.

[18] ASF, Carte Dei, Ms.416, filza 51, n.8. Carta de 18 de Junho de 1604 enviada de Florença pelo grão-duque Ferdinando I ao rei de Portugal

dando fraco seguimento aos interesses expansionísticos dos seus antecessores, interesses que voltaram a fazer parte da estratégia política do filho Fernando II (1610-1670) que subiu ao governo ainda menor de idade, ficando como tutoras a mãe Maria Madalena de Áustria e a avó Cristina de Lorena (1565-1636). Na senda dos seus antepassados, Fernando II impulsionou o porto de Livorno encorajando os comércios e estipulando tratados comerciais. Em 1642, nasceu o filho Cosme (1642-1723) que, a 23 de Maio de 1670, se tornou grão-duque de Toscana após o falecimento do pai.

Cosme III e a relação com o reino de Portugal

O reino de Portugal já se tinha tornado reino independente aquando do nascimento de Cosme de' Medici em 1642. O interesse dos Medici em entrar nos comércios ultramarinos ao lado de Espanha e Portugal manteve-se constante, como acabámos resumidamente de apresentar, ao longo dos anos do Grão-ducado e, como sublinha José Manuel Garcia, 100 anos após a primeira missão no reino português empreendida por Cosme I em 1569, ocorre a viagem do jovem trisneto Cosme de Medici que, com cerca de 26 anos de idade, partiu de Florença a 18 de setembro de 1668, percorrendo Espanha, Portugal, Irlanda, Inglaterra, Holanda, Flandres e França. Entrado em Portugal a 10 de Janeiro de 1669 via Elvas, Cosme de' Medici, com um séquito de 23 pessoas, entre as quais Lorenzo Magalotti (1637-1712) que produziu o diário da viagem e Pier Maria Baldi, (1648-1686) que, graficamente, gravou os lugares percorridos,[19] fixa-se na capital portuguesa de 20 de janeiro até 18 de fevereiro de 1669. Aqui, Cosme entra em contacto com a comunidade italiana que contava com afamados mercadores florentinos, entre eles Filippo di Sangallo, Lorenzo Ginori, Giovan Francesco Poltri e também genoveses, recordamos Cesare Ghersi.[20] Os contactos encetados e intensificados em Lisboa – a família Ginori era bem conhecida em Florença e o fluxo de notícias viajava através da correspondência epistolar entre os membros da família Ginori espalhados na península ibérica – se tornaram ainda mais estreitos após a nomeação de Cosme III a grão-duque em 1670. Em 1674, de facto, Lorenzo Ginori foi nomeado cônsul da nação florentina em Lisboa e, para além de tratar dos assuntos da comunidade florentina na capital portuguesa, Ginori tratava dos interesses comerciais do Grão-ducado, tendo-se tornado agente pessoal do grão-duque. No papel de agente do grão-duque, Ginori providenciava, como se depreende da volumosa correspondência recolhida no Archivio di Stato di Firenze, o envio de produtos exóticos e de luxo, assim como plantas tropicais e animais. Mas as qualidades de Lorenzo Ginori não se esgotavam no envio de mercadorias preciosas e desconhecidas; a confiança que

[19] CABELEIRA, João, Visão da paisagem seiscentista portuguesa através das *vedute* de Pier Maria Baldi e da *Relazione ufficiale* de Lorenzo Magalotti, in **RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea**, pp. 113-144.

[20] Sobre a atuação dos mercadores florentinos e genoveses em Lisboa na segunda metade do século XVII em Lisboa, veja-se ALESSANDRINI, Nunziatella e VIOLA, Antonella, "Genovesi e fiorentini in Portogallo: reti commerciali e strategie politico-diplomatiche (1650-1700)", in **Mediterranea - ricerche storiche**, p. 295-332.

o grão-duque depositava no mercador florentino abrangia também o meio mais delicado da diplomacia, embora Ginori não gozasse do estatuto de Embaixador. Lorenzo Ginori tratou, por conta de Cosme III, de duas questões em que era preciso saber lidar de forma ponderada e discreta. Ambas as questões estavam relacionadas com a tentativa de estreitar ligações profundas entre os Bragança e o Medici através de casamentos. Assim, Ginori teve um papel de intermediação em duas propostas de casamento: a primeira entre o filho de Cosme III, Fernando (1663-1713) e a filha do rei D. Pedro, a infanta Isabel Luísa (1669-1690); a segunda entre o rei D. Pedro, viúvo desde 1699, e a única filha de Cosme III, Anna Maria Luisa (1667-1743). Ambas as tentativas, por razões que não cabe aqui abordar, falharam, e a aliança entre o grão-ducado e a coroa portuguesa ficou sem efeito.

No âmbito de tratados de cariz económico, Ginori escolheu formar uma companhia de comércio das Índias Orientais e Ocidentais com privilégios que pudessem oferecer vantagens quer ao grão-duque, quer ao rei de Portugal. Através da correspondência entre Ginori e o grão--duque ao longo da década de Setenta de Seiscentos, é possível reconstruir o percurso das negociações, acompanhando os momentos de incerteza ou de entusiamo. Apesar da boa vontade de Ginori, o projecto era destinado ao fracasso. O cargo consular de Lorenzo Ginori foi mantido até 1689, ano em que o mercador florentino regressou a Florença.[21]

Cosme III e a preparação da viagem de 1697-1700

A derrota das tentativas de estreitar ligações douradoras com o reino de Portugal quer através de estratégias matrimoniais, quer através de propostas comerciais, não desanimou Cosme III. Quando Lorenzo Ginori regressou a Florença em 1689, Cosme III já tinha encomendado ao escultor e arquitecto de corte Giovan Battista Foggini (1652-1725)[22] a obra para a realização do sepulcro de S. Francisco Xavier.[23] O início do trabalho tem a data de 1689 – será coincidência o facto de ser a mesma data do regresso a Florença de Lorenzo Ginori? - e as ligações com a família Ginori parecem ter tido um papel de relevo na organização da operação relativa à produção e ao transporte do sepulcro até Goa. De facto, Cosme III não utilizou canais diplomáticos para o envio das caixas que continham as várias partes do sepulcro, mas se apoiou aos Ginori – cujos membros eram ativos na península ibérica - e aos religiosos teatinos e jesuítas.

---

[21] Sobre a actividade de Lorenzo Ginori enquanto agente pessoal de Cosme III, segue-se de perto o trabalho de VIOLA, Antonella "Lorenzo Ginori: console della nazione fiorentina e agente del Granduca di Toscana in Portogallo (1674-1689), in N. ALESSANDRINI, M. RUSSO, G. SABATINI, A.VIOLA (org.), **Di buon affetto e commerzio Relações Luso-Italianas na Idade Moderna**, pp. 163-175.

[22] Sobre Giovan Battista Foggini, veja-se, entre outros, Klaus LANKHEIT, **Florentinische Barockplastick. Die Kunst am Hofe der letzten Medici (1670-1743)**, Munchen: Verlag F. Bruckmann, 1962, pp. 47-109; Lucia MONACI, **Disegni di Giovan Battista Foggini**, Firenze: Leo Olschki, 1977; Riccardo SPINELLI, **Giovan Battista Foggini architetto primário della Casa Serenissima dei Medici (1652-1723)**, Firenze: Edifir Edizioni, 2003.

[23] **S. Francisco Xavier tinha falecido no findar do ano de 1552 na Cina Meridional e transferido e a canonização em Roma em 1622 e em Goa soube-se em 1623.**

Mas como surgiu a ideia de realizar uma obra bastante imponente que demorou anos a ser finalizada? A ocasião apresentou-se se aquando da oferta por parte do padre Francisco Sarmento, procurador da província de Goa, da almofada sobre a qual S. Francisco Xavier tinha posto a cabeça aquando do seu falecimento. Cosme III decidiu retribuir e oferecer um presente significativo como símbolo da sua devoção.[24] Podemos, no entanto, conjeturar que a circunstância se apresentava adequada para entrar no circuito comercial de Goa e associar "a pie finalità altre iniziative che potessero alfine rivelarsi capaci di sortire benefici effetti terreni".[25]

A obra, terminada em 1695, foi submetida ao juízo público na Capela dos Príncipes em S. Lorenzo antes de seguir viagem.[26] A 31 de outubro de 1697, Cosme III informa Giovan Francesco Ginori, em Cádiz, da chegada de Placido Ramponi e Simone Fanciullacci "quali raccomando all'amorevolezza di V.S.",[27] enquanto acompanhantes das 45 caixas e também obreiros na colocação do sepulcro no sítio onde deveria ser erigido em Goa. Preocupa-se, Cosme III, que o Ginori hospedasse os dois jovens em casa dele à custa do próprio grão-duque e que os orientasse e os elucidasse sobre como se manterem em saúde ao longo duma longa navegação que previa a passagem por temperaturas e fenómenos atmosféricos muito diferentes do nosso. O grão-duque sublinha o facto de os dois jovens não serem acostumados a navegar e também pede que pudesse organizar o embarco deles na primeira armada para a Índia. O *post scriptum* da carta corrobora o ininterrupto interesse do grão-duque em se relacionar com Portugal: "Se a corte la maestà del Re o della Regina mostrassero gusto di vedere il lavoro del deposito, V.S. lo faccia pure tutto scassare, e rimettere in piedi dai giovani, affinché loro maestà ne siano servite come conviene".[28]

A organização da viagem estava a ser coordenada com muito cuidado quer no que dizia respeito à partida, quer à chegada. De facto, no mesmo mês de outubro de 1697, Cosme III tinha enviado uma carta ao padre Salvatore Gallo, Vigário Geral na Índia da ordem dos Clérigos Regulares dos Teatinos em Goa, informando da chegada dos dois jovens Ramponi e Fanciullacci ao qual os confiava.[29] De carácter mais oficial, a carta enviada a 6 de dezembro de 1697 ao padre provincial dos jesuítas em Goa, Xavier de Almeida, informando-o do envio do sepulcro para a igreja do Bom Jesus, referindo que "Il tutto fu già levato da Livorno

[24] *Passou por Florença o Padre Francisco Sarmento Procurador Géral desta Provincia, & offertou ao Grão Duque de Toscana hum cuxim, que servio de almofada muytos anos à cabeça do Santo depois de morto. Agradeceo Sua Alteza o presente, & prometteo mandar fabricar hum magestoso sepulchro de pedras ricas de Italia com embutidos, obra digna de tam magnifico, & poderoso Principe, & e de tam milagroso & abalizado Santo.* Padre Francisco de SOUSA, **Oriente Conquistado a Jesu Christo pelos Padres da Companhia de Jesu da Provincia de Goa**, p..666. Deve-se sublinhar que a autorização é de 1697.

[25] SODINI, p. 39.

[26] SODINI, p. 55.

[27] A carta encontra-se em ASF, *Mediceo del Principato*, vol. 5071. A carta está publicada em LANCKEIT, doc. 473, pp. 304-305 e em SODINI, pp. 56-57.

[28] *Idem*

[29] O religioso Valentino Calzolari no seu diário escreve que tinha ido a Florença, a 21 de setembro para visitar "il Sepolcro di S. Francesco, che doveva andare a Goa nelle Indie fatto fare da S.A.S". Ver SODINI, p. 59, nota 6.

sopra nave di mia bandiera per condursi a Lisbona, donde sarà poi navigato per India, ed accompagnato da due professori miei sudditi, che com la buona grazia, e permissione di V.P. potranno metterlo in opera".[30]

As ordens de trabalho que o grão-duque transmitira aos dois jovens incluíam, no caso de Ramponi, a redação dum diário de viagem.

Quem era Placido Francesco Ramponi, autor do *Racconto del viaggio dell'Indie Orientali e Occidentali*? Na altura da viagem, em 1697, Placido Ramponi era um jovem de 30 anos, tendo nascido em Florença em 1672. Um breve esboço do percurso biográfico de Placido Ramponi,[31] remete para uma origem familiar de tecedores oriundos de Cesena na região da Emilia-Romagna. No entanto, o pai, depois de ter abandonado o trabalho de família, fez parte da administração pública do Grão-ducado como geómetra, entrando no quadro em 1672. O ambiente em que o Placido Francesco cresceu era, portanto, constituído por matemáticos, engenheiros, técnicos encarregados de obras e, para além disso, determinante era a estreita relação com a corte e a confiança de que a família gozava. Placido Ramponi estabeleceu, também, uma proveitosa colaboração com Giovan Battista Foggini de quem, muito provavelmente, aprendeu noções de desenho anatómico que utilizou para acompanhar o seu diário.

"Racconto del viaggio dell'Indie Orientali e Occidentali"

No que diz respeito à localização do texto produzido por Ramponi, deve-se seguir de perto a história contada por Carlos de Azevedo. Refere o estudioso que, encontrando-se em Londres na altura em que o *Illustrated London New* publicava, em 1954, "alguns desenhos e extractos do relato inédito da viagem de um artista italiano a Goa",[32] consciente da importância que tal relato podia constituir, dirigiu-se à redação da publicação e o proprietário e diretor da revista, Sir Bruce Ingram, facilitou ao historiador português a leitura do manuscrito que comprara há alguns anos para integrar a sua coleção particular. Carlos de Azevedo teve, assim, nas suas mãos o relatório oficial escrito pelo jovem Ramponi, ao serviço do grão-duque Cosme III. Não cabe agora aqui discutir sobre as hipóteses propostas pelo autor acerca da presença, ou não, de outro jovem – o já mencionado Fanciullacci, cuja participação é confirmada pelas próprias palavras do grão-duque nas citadas cartas enviadas ao Ginori e aos religiosos. O que é importante é termos a noção da existência do manuscrito original e da

[30] Carta transcrita por SODINI, p.61.

[31] Sobre Placido Ramponi veja-se, entre outros, Giuseppina FINAZZO, Racconto del viaggio di Placido Ramponi Fiorentino nelle Indie Orientali, **Africa**, XXIII, 1962, pp. 229-233; Elisabetta CORSI, Ramponi, Placido Francesco, **Dizionario Biografico degli Italiani**, Vol. 86, 2016.
https://www.treccani.it/enciclopedia/placido-francesco-ramponi_(Dizionario-Biografico)/ A autora remete para uma exaustiva bibliografia.

[32] Carlos de AZEVEDO, Um Artista Italiano em Goa. Placido Francesco Ramponi e o Túmulo de S. Francisco Xavier. in **Garcia de Orta**. Revista da Junta das Missões Geograficas e de Investigações do ultramar, pp. 277- 318. (p.283).

sua localização, assim como devemos apreciar a tradução em português de Carlos de Azevedo baseada no manuscrito londrino.

Para além da tradução de Carlos de Azevedo em português, o texto em italiano foi publicado por Carla Sodini[33] que utilizou uma transcrição do século XVIII que se encontra no Archivio di Stato di Firenze.[34]

É preciso, desde logo, sublinhar que o Ramponi redigiu o texto após o regresso a Florença, utilizando apontamentos que tinha tomado ao longo da viagem. Deve-se também referir que Ramponi não era um mercador, nem era um viajante embarcado para, de propósito, redigir um relato que desse a conhecer sítios longínquos; Ramponi redige um texto a pedido de Cosme III para que a viagem realizada tivesse um testemunho escrito. Ramponi parece ter a noção da importância do encargo e o receio de não estar à altura é logo apontado no início: "Não espere, portanto, o leitor avisado encontrar nas minhas descrições discursos floridos, mas sim uma narrativa simples, verdadeira e fiel, que tem por objectivo a verdade".[35] O relato fecha da mesma maneira, reiterando a veridicidade da história, "Tudo escrevi com a maior sinceridade, procurando ser breve; não foi minha intenção compor uma história, mas apenas tocar de passagem quanto me sucedeu e descrever o que vi com os meus olhos e não aquilo que se pode ler em livros ou outras relações, como tanto se costuma fazer nos nossos dias".[36]

Outro elemento a destacar no relato de Ramponi, e que pode despertar alguma questão, é o facto de o autor não se deter pormenorizadamente naquilo que era o fim da sua viagem, nomeadamente a preparação, montagem e instalação do túmulo. Poucas linhas são dedicadas ao trabalho que foi desenvolvido após a chegada a Goa a 14 de setembro de 1698, uma viagem que "de Lisboa a Goa soma 9.500 milhas italianas".[37]

O trabalho da ereção do monumento fúnebre iniciou a 14 de outubro de 1698, e a descrição ocupa poucas linhas: "todas as manhãs me dirigia para a igreja dos Jesuitas, isto é, Igreja do Bom Jesus de Goa, e, umas vezes ajudado por um mestre pedreiro outras vezes por outro apesar de Canarins, isto é naturais da terra, eles falavam e entendiam perfeitamente a língua portuguesa, no dia 8 de novembro acabou-se, com geral admiração de todos os fidalgos, oficiais da guerra e comerciantes e também com aparente gosto dos jesuítas".[38] Não há qualquer menção ao seu companheiro de viagem ao ponto que, se não existisse a correspondência acima citada, podia-se ter caído no erro de pensar que Ramponi era o único responsável do acompanhamento e montagem do túmulo. Terá recebido Ramponi instruções bem definidas sobre quais aspetos da viagem aprofundar, ou terá sido deixado livre de escolher secundando

[33] SODINI, pp. 79-109.

[34] ASF, *Acquisti e doni*, vol.307, fasc. 2.

[35] Vou utilizar por praticidade a versão portuguesa de Carlos de Azevedo, comparando, no entanto, com a versão italiana. p. 19.

[36] Carlos de AZEVEDO, p. 41.

[37] *Idem*, p. 26.

[38] *Idem*, p.26-27.

a sua natureza? Sendo assim, deparamo-nos com uma descrição bastante detalhada, mas ao mesmo tempo ágil, da primeira parte da viagem de Florença, de onde parte a 29 de outubro de 1697 até Lisboa, onde chega a 12 de Março de 1698, passando para Livorno onde permanece 9 dias, partindo a 9 de novembro,[39] "depois de ter assistido ao embarque de sessenta e cinco grandes caixotes nos quais se guardava o monumento, e de outros quinze caixotes com as pias para água benta e os lava-maõs para a sacristia da Igreja dos Teatinos".[40] De Livorno até Génova, de onde partiram a 31 de dezembro, e, seguindo uma rota na qual avistaram Maiorca, prosseguindo para Alicante, aproximaram-se a Gibraltar a 22 de janeiro de 1698. A 13 de fevereiro encontravam-se em Cádiz onde, devido a uma tempestade, tiveram que adiar a partida até 6 de março. Chegaram a Lisboa a 12 de março e embarcaram para a Índia a 25 de março, "pois nesse dia devem partir as armadas da índia por ordem do rei".[41] Nos dias a seguir avistaram a Madeira e a 9 de abril as ilhas de Cabo Verde; por volta de 25 de abril passaram a linha do equador e a 25 de Julho de 1698 chegaram a Moçambique. Durante os meses de navegação morreram 43 pessoas num total de 516[42] e o próprio Ramponi tinha estado doente de 14 a 23 Julho, sendo curado com sangrias que o deixaram debilitado. Por isso, desembarcou e ficou em terra durante doze dias para recuperar. A permanência em terra lhe permite observar e descrever a sociedade: moedas, comércios, hábitos, língua, alimentação, religião, costumes. A estadia em Moçambique dura até 14 de agosto[43], dia do embarque para a prossecução da viagem rumo a Goa que alcançaram a 14 de setembro. No entanto, "Não sendo possível acostar mesmo à cidade de Goa por ficar no rio a uma distância de 15 milhas do mar, embarquei na noite de 14 com destino àquela cidade",[44] finalmente hospedado em casa de Francisco de Castro, correspondente de Giovanni Francesco Ginori. A 14 de outubro, como já adiantámos, começa o trabalho de composição do monumento que terá a duração de pouco mais que três semanas, tendo sido concluído a 8 de novembro. Onze meses de navegação, de 29 de outubro de 1697 até 14 setembro de 1698 para a realização dum trabalho que foi terminado em poucas semanas e ao qual o Ramponi não dedica no seu relato, como já assinalámos, muito espaço. Durante a sua permanência em Goa ao longo de três meses - de 15 de Setembro até 20 de Dezembro de 1698 – Ramponi demostra uma atenta e cuidadosa observação da realidade goense, apontando descrições bastante detalhadas sobre um assunto peculiar que, desde sempre, era matéria predileta dos Medici - e Cosme III não fazia exceção: árvores de fruto, plantas exóticas, sementes. Assim, Ramponi se detém sobre as plantas do ananás, manga, papaia, banana, cocos, canela, cravo, e outras menos conhecidas. Não há

[39] Na transcrição italiana é reportado 19 de novembro, mas deve tratar-se de lapso.

[40] Carlos de AZEVEDO, p.19.

[41] *Idem*, p.20.

[42] A transcrição italiana menciona 316 pessoas.

[43] Na transcrição italiana o dia é 12 de agosto

[44] Carlos de AZEVEDO, p.26.

dúvidas que tais apontamentos devem ter sido requeridos pelo grão-duque. Já temos mencionado o interesse de Cosme III para com o Oriente e qual melhor oportunidade que a de ter um agente dele *in loco* com a capacidade de destacar as características da cidade mais marcantes? "O que me encheu de admiração", escreve Ramponi, "foi assistir todos os oito ou dez dias, durante o tempo que ali estive, à chegada das armadas. Eram vinte ou trinta navios, um carregado de tecidos de linho, outro com algodão em rama ou fiado, pimenta e outras drogas em quantidade, a carregar e descarregar...".[45] A riqueza da cidade era evidente pela presença de lojas "cheias de mercadorias e, entre as várias ruas, a dos banianes é muito longa e de um e outro lado vêem-se tais lojas cheias de arcas de Cochim recheadas de linhos, turbantes, tecidos ricos e outros para os negros do Brasil, porque os navios que tornam a Lisboa fazem escala no Brasil, onde deixam o dito pano e também os fardos de algodão branco e de cor".[46]

E é sobre a Baía de Todos os Santos, que, na viagem de regresso iniciada a 20 de Dezembro de 1598, Ramponi se alonga na descrição. Uma viagem de regresso que foi mais atribulada do que a de partida. Embarcadas no navio S. Pedro Gonçalves estavam 208 pessoas das quais tinham morrido 102 de doença quando a Baía de Todos os Santos foi alcançada a 23 de abril de 1699.

Não é um acaso o destaque descritivo de Goa e da Baía de Todos os Santos. O grão-duque queria notícias em primeira mão, através dum relato fidedigno e verídico. Assim, a Baia de Todos os Santos, metrópole do Brasil, conhecida por Índia Ocidental, situada metade numa planície e metade num monte, com cerca de 700.000 almas entre brancos e gentios, é alvo duma fotografia por parte do florentino que se detém sobre peculiaridades da paisagem, cidade alta e cidade baixa, relatando a existência do tabaco "o tabaco, que cresce ali em abundancia, é excelente",[47] e das modalidade da colheita, "apanham as folhas, secam-nas à sombra e depois molham-nas em melaço."[48]; as plantações da cana de açúcar com os engenhos, cada um com "10 ou 15 milhas de plantação de cana, que é como um pequeno bosque",[49] nos quais trabalhavam quatrocentos até quinhentos escravos. Segue a descrições da cidade, com casas, igrejas e conventos entre os quais destaca os dos jesuítas sendo de número maior. Descrições pormenorizadas dos naturais da terra, a sua conformação física, o vestuário e os hábitos. Durante a sua estadia no Brasil, Ramponi repara numa atividade que descreve com algum detalhe, a pesca da baleia. Já tinha reparado no carregamento de óleo de baleia em quantidades importantes e detém-se algum tempo na descrição da pesca dos ditos mamíferos. Estes, por volta de meados de Junho, apareciam na Baía e a captura acontecia da seguinte maneira: "Num barco vão quatro remadores, um timoneiro e um atirador à proa, quase

[45] *Idem*, p. 31.
[46] *Idem, ibidem*.
[47] *Idem*, p. 35
[48] *Idem*, pp. 35-36.
[49] *Idem*, p. 35.

todos negros. Chega a baleia entre duas ondas, ora metade fora de água, ora à superfície, o barco segue-a e duma distância de 30 braças aproximadamente o atirador lança-lhe um ferro com uma braça de comprimento, na ponta do qual há três bicos e do outro lado preso numa corda".[50] Depois de mortas "cortam-na em bocados de 50 libras ou mais os quais assam sobre lume e depois metem numa prensa para apanhar num tonel o óleo que escorre".[51] A produção de óleo retirado de uma baleia de medida média era cerca de " 140 tonéis de 20 barricas cada"[52] e era utilizado para calafetar os navios, o mais grosso, e o mais fino era utilizado para alumiar. A pesca durava durante todo o mês de novembro e o próprio Ramponi, do terraço do governador, viu apanhar sessenta mamíferos em vinte dias.

Não podiam faltar referências às muitas qualidades de flores, referindo uma em particular que despertara a sua curiosidade: uma rosa cuja cor mudava ao longo do dia: branca de manhã, cor de carne ao meio dia e vermelha à tarde.[53] Ramponi depara-se com uma grande variedade de frutas de que havia abundancia durante todo o ano: laranjas, mangas, cocos, "e encontrei também uma espécie de pepinos a que chamam melancias e que crescem do tamanho dos nossos melões de Pistoia, mas mais saborosos, e que se encontram todo o ano porque todos os meses a planta tem flores".[54] Era a Baía de Todos os Santos uma cidade de grandes negócios por causa do açúcar, tabaco, couro, madeiras e, sobretudo, ouro de que havia grande abundância empregando 16.000 negros e 5000 europeus. A 12 de Julho de 1699,"depois de me ter fornecido de árvores de fruto daquelas paragens, de "giacus", periquitos e saguis para S.A.S.",[55] Ramponi embarcou na armada de 68 navios, cinco de guerra para guarda da mercadorias, no mesmo navio onde ia o Conde de Vila Verde, oficiais e marinheiros num total de 435 pessoas. A chegada a Lisboa ocorreu a 24 de Outubro de 1699 e, passado um mês, embarcou no navio S. Gaetano, capitão Niccolo Campanella. A 8 de fevereiro de 1700, Ramponi concluía a sua viagem estando novamente no porto de Livorno que tinha deixado a 9 de novembro de 1697.

Conclusão

A contextualização da redação do diário de viagem produzido por Placido Ramponi dentro do percurso do governo do Grão-ducado de Toscana dos Medici e das suas relações com o reino de Portugal, levanta uma série de questões que ultrapassam a mera descrição geográfica dos lugares visitados pelo agente de Cosme III, e que são relacionadas com as

[50] *Idem*, p. 36-37.
[51] *Idem*, p. 37.
[52] *Idem, ibidem*.
[53] *Idem, ibidem*.
[54] *Idem*, p. 38.
[55] *Idem*, p. 39.

estratégias dos grão-duques para entrar no comércio ultramarino ao lado de Portugal. As tentativas de estreitar relações com a corte portuguesa, através de laços matrimoniais e contratos comerciais, não tiveram o êxito esperado, pelo que foram substituídas com outras iniciativas. A oferta do túmulo para S. Francisco Xavier e o seu envio a Goa, estava subjacente, sem dúvida, ao espírito devocional de Cosme III, mas há indícios no relato de Ramponi que revelam que o espírito religioso não foi a única razão que moveu o grão-duque a organizar uma viagem de tal envergadura. Apesar de o relato ter sido escrito após a viagem, a precisão das descrições remete para apontamentos rigorosos que o Ramponi tinha tomado no intuito de os trabalhar uma vez chegado a casa. A incidência descritiva de assuntos particulares - coincidentes com os interesses específicos do grão-duque – assim como o aprofundamento e a pormenorização de alguns deles - nos leva a conjeturar que o grão-duque tinha dado instruções precisas sobre o que devia ser observado e relatado com mais atenção, deixando, como é óbvio, a intervenção pessoal do autor na escrita.

FONTES DOCUMENTAIS

Biblioteca Comunale Archiginnasio di Bologna (BCABo)

2828 "*Discorso sopra le prerogative del ser.mo Gran Duca di Toscana appresso la Maestà del Ré Cattolico*".

Archivio di Stato di Firenze (ASF)

Mediceo del Principato, Ms.684

Mediceo del Principato, 689, fl.8.

Acquisti e doni, vol.307, fasc. 2.

BIBLIOGRAFIA

AGLIETTI, Marcella, Patrizi, cavalieri e mercanti. Politiche di nobiltà tra Toscana e Spagna in età moderna, in M. AGLIETTI (a cura di), **Istituzioni Potere e Società, Le relazioni tra Spagna e Toscana per una storia mediterranea dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano**, Pisa: Edizioni ETS, 2007, pp. 341- 377.

ALESSANDRINI, Nunziatella, I porti di Lisbona e Livorno: mercanti, merci e "gentilezze diverse" (secolo XVI). Alcune considerazioni, in ALESSANDRINI, RUSSO, SABATINI (org.), **Chi fa questo caminho** è **bem navigato. Culturas e dinâmicas nos portos de Itália e Portugal (sécs. XV-XVI),** Lisboa: CHAM, Húmus, 2019, pp.131-145.

ALESSANDRINI, Nunziatella e VIOLA, Antonella, Genovesi e fiorentini in Portogallo: reti commerciali e strategie politico-diplomatiche (1650-1700), in **Mediterranea - ricerche storiche**, 28, 2013, p. 295-332.

AZEVEDO, Carlos de - Um Artista Italiano em Goa. Plácido Francesco Ramponi e o Túmulo de S. Francisco Xavier. in **Garcia de Orta**. Revista da Junta das Missões Geograficas e de Investigações do ultramar, N. Especial, Lisboa , 1956, pp. 277- 318.

AZEVEDO, Carlos de - Pintura e Escultura da Índia Portuguesa. **Panorama**, 2ª Série, Nº 13-14, 1955.

CABELEIRA, João, "Visão da paisagem seiscentista portuguesa através das *vedute* de Pier Maria Baldi e da *Relazione ufficiale* de Lorenzo Magalotti", in ***RiMe*. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea**, n.8/III Giugno 2021, pp. 113-144.

CALDEIRA, José Carlos - O Túmulo de S. Francisco Xavier. **Archivo Pittoresco**, Lisboa, Castro & Irmão, Vol. II, 1858-1859.

DIAS, Pedro - **História da Arte Portuguesa no mundo (1415-1822). O Espaço do Índico**. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.

FRATTARELLI FISCHER, Lucia, **Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI-XVIII).** Torino: Silvio Zamorani Editore, 2008.

GARCIA, José Manuel, Um mês na Lisboa de 1669 com Cosme de´Medici. Um "peregrino instruído, in N. ALESSANDRINI, M. RUSSO, G. SABATINI (org.), **Homo est minor mundus Construção de Saberes e Relações Diplomáticas Luso-Italianas (sécs. XV-XVIII),** Lisboa: Fábrica da Igreja de Nossa Senhora do Loreto pp. 195-214.

LANKHEIT, Klaus, **Florentinische Barockplastick. Die Kunst am Hofe der letzten Medici (1670-1743)**, Munchen: Verlag F. Bruckmann, 1962, pp. 47-109.

MONACI, Lucia, **Disegni di Giovan Battista Foggini**, Firenze: Leo Olschki, 1977.

PISSURLENCAR, P. S. S., - O Túmulo, o Caixão e o Bastão de S. Francisco Xavier. **Boletim do Instituto Vasco da Gama**, Nova Goa, nº 25, 1935.

SANTOS, Reynaldo dos - A Índia Portuguesa e as Artes Decorativas. **Revista e Boletim da Academia Nacional de Belas-Artes**, Lisboa, 2ª Série, nº 7, 1954.

SILVA MARQUES, João Martins da, **Descobrimentos Portugueses**, Lisboa, Edição do Instituto para a Alta Cultura, 1944, vol.I.

SODINI, Carla, **I Medici e le Indie Orientali. Il diário di viaggio di placido Ramponi emissario in India per conto di Cosimo III.** Firenze: Leo S. Olschki Editore, 1996

SOUSA, Padre Francisco de**, Oriente Conquistado a Jesu Christo pelos Padres da Companhia de Jesu da Provincia de Goa**, Lisboa: Na Officina de Valentim da Costa Deslandes, 1710

SPINELLI, Riccardo, **Giovan Battista Foggini architetto primário della Casa Serenissima dei Medici (1652-1723)**. Firenze: Edifir Edizioni, 2003

VAZ, F. X., Caixão e Túmulo de S. Francisco Xavier. **O Heraldo**, Nova Goa, 18.06.1913.

VIOLA, Antonella, Lorenzo Ginori: console della nazione fiorentina e agente del Granduca di Toscana in Portogallo (1674-1689), in N. ALESSANDRINI, M. RUSSO, G. SABATINI, A.VIOLA (org.), **Di buon affetto e commerzio Relações Luso-Italianas na Idade Moderna,** Lisboa: CHAM, 2012, pp. 163-175.

VOLPINI, Paola, "Toscana y España", in MILLÁN, José Martínez e VISCEGLIA, Maria Antonietta (dir.), **La Monarquia de Felipe III: Los Reinos**, Madrid: Instituto de Cultura, 2008, pp. 1133- 1149.

DAS ROTAS OCEÂNICAS: MEMÓRIAS DA NAVEGAÇÃO DA CHINA, PELOS ESTREITOS E CANAIS DE LESTE POR JAMES HORSBURGH (1762-1836)

Paulo de Assunção[1]

Resumo

O artigo pretende apresentar e analisar o manuscrito inédito, *Memórias da Navegação da China, e para a China pelos Estreitos, e Canaes de Leste* a partir da obra de James Horsburgh. O texto, traduzido por Domingos Joyce, no decorrer da viagem que fez o navio "Luz", no ano de 1819, apresenta observações sobre as instruções realizadas por James Horsburgh, hidrógrafo escocês, que trabalhou durante anos na Companhia Britânica das Índias Orientais (EIC), e realizou uma série de mapeamentos de rotas marítimas no Oceano Índico, no Arquipélago Malaio e na China, entre o final do século XVIII e início do século XIX. Em 1808/1809, Horsburgh publicou a obra *India Directory, Or, Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the Interjacent Ports*. O trabalho sistematiza mais de vinte anos de navegações e observações inéditas, realizadas por diferentes mares, tendo como base também os diários e relatórios de outros navegadores da Companhia Britânica das Índias Orientais. Após a publicação, a obra se tornou uma referência importante, recebendo várias edições. As instruções traduzidas por Domingos Joyce se referem à área do Mar da China, de maior interesse para as navegações portuguesas, incluindo comentários das constatações feitas na viagem do navio "Luz", ocorrida em 1819.

Palavras-chave: China, navegação, geografia, Domingos Joyce, James Horsburgh

Abstract

The article intends to present and analyze the unpublished manuscript, *Memoirs of Navigation from China, and to China through the Straits, and Eastern Canaes* based on the work of James Horsburgh. The text, translated by Domingos Joyce, during the journey made by the ship "Luz", in 1819, presents observations on the instructions carried out by

[1] Doutor em História Ibérica (École des Hautes Etudes en Sciences Sociales - EHESS-Paris); Doutor em História Econômica e Social (Universidade Nova de Lisboa) e Doutor em História Social pela (Universidade de São Paulo). É pós-doutor em Ciência da Religião (Universidade Mackenzie) e História da Educação (Universidade Estadual de Maringá). Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da Academia de Marinha de Portugal, da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, da Sociedade de Geografia de Lisboa e investigador integrado do Centro de Estudos Clássicos (CEC) da Universidade de Lisboa.

James Horsburgh, a Scottish hydrographer, who worked for years at the British East India Company (EIC), and carried out a series of mapping sea routes in the Indian Ocean, the Malay Archipelago and China, between the end of the 18th century and the beginning of the 19th century. In 1808/1809, Horsburgh published the work *India Directory, Or, Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the Interjacent Ports*. The work systematizes more than twenty years of unprecedented navigations and observations, carried out in different seas, also based on the diaries and reports of other navigators of the British East India Company. After publication, the work became an important reference, receiving several editions. The instructions translated by Domingos Joyce refer to the area of the China Sea, of greatest interest to Portuguese navigation, including comments on the findings made on the voyage of the ship "Luz", which took place in 1819.

Keywords: China, navigation, geography, Domingos Joyce, James Horsburgh

Em 1819, Domingos Joyce elaborou um roteiro que visava orientar os navegadores sobre os mares da China, intitulado *Navegação da China*. O manuscrito inédito, atualmente depositado na Sociedade de Geografia de Lisboa (SGL), é relevante, enquanto Domingos Joyce compara as informações fornecidas pelo hidrógrafo escocês James Horsburgh (1762-1836), na obra *India Directory, Or, Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the Interjacent Ports*, com as observações que fizera durante a viagem que realizou a bordo da nau "Luz", em 1819, entre Macau e Lisboa.[2] Além do roteiro, Domingos Joyce realiza a tradução de partes da obra de James Horsburgh, desejando compor uma versão condensada, dirigida aos navegadores da rota Lisboa-Macau (vice-versa), em especial fornecendo informações sobre particularidades da navegação nos mares asiáticos. Pode-se afirmar que Domingos Joyce selecionou, da vasta obra do autor escocês, as informações mais importantes e úteis para os interesses comerciais de Portugal naquele momento, ciente de que havia carência de material informativo sobre a região. Desta forma, o trabalho de Domingos Joyce teve como preocupação compartilhar a sua experiência marítima, comparando-a com aquela registada na obra de James Horsburgh, repleta de detalhes dos mares asiáticos. Mares que desde o século XVI foram palmilhados pelos portugueses.

Pouco se sabe acerca da figura histórica de Domingos Joyce, que pertencia a uma família inglesa de comerciantes estabelecida em Lisboa desde meados do século XVIII. A presença de uma comunidade britânica é expressiva no reinado de D. José I (1714-1777), com a criação das grandes companhias monopolistas. Dentre elas se encontrava a empresa da família Joyce.

Domingos Joyce nasceu em 29 de maio de 1786, na freguesia de Santa Catarina, e foi batizado no dia 15 de junho. Era filho de Duarte Joyce, [3] batizado também na freguesia de Santa Catarina, e de sua esposa Marianna Joyce, batizada na freguesia de São Paulo. O casamento de Duarte e Marianna ocorreu na freguesia das Mercês, e naquele momento viviam

[2] Em 3 de novembro de 1817, na *Gazeta de Lisboa*, era informado que o navio "Luz" seguiria para Macau, com escala em um dos portos da Ásia, e voltaria diretamente a Lisboa. A embarcação estava armada em guerra com gente e artilharia competente. A previsão de saída era para o fim de dezembro daquele ano. O periódico informava que quem pretendesse carregar, ou dar dinheiro a risco marítimo, poderia se dirigir à rua dos Capelista, no. 50, ou 114, no primeiro andar. Em 31 de outubro de 1829, o mestre José Lopes de Melo enviou um requerimento ao rei d. Miguel I, solicitando a definição de lotação da embarcação "Luz", de que era proprietário, e que seguia para o Maranhão. Esta informação era importante para determinar a tripulação que deveria levar. Mencionava que o navio tinha sido comprado a estrangeiro e era a primeira viagem que se fazia com bandeira portuguesa. Ver: **Gazeta de Lisboa**, 3 de novembro de 1817; e Arquivo Histórico Ultramarino - AHU_ACL_CU_009, Cx. 180, D. 13050.

[3] Não foi possível obter a ascendência de Duarte Joyce. Contudo, foram identificados documentos de um comerciante chamado Domingos Joyce, provavelmente avô do autor do texto que analisamos, que já realizava o comércio de mercadorias na cidade de Lisboa. Entre janeiro e março de 1754, José Mateus atestou que Domingos Joyce e companhia venderam a Félix Batista de Faria vinte e um barris de arroz carolino e deveriam entregar sete barris, pois esta era a quantidade referente ao terço da cidade. Arquivo Municipal de Lisboa - AML-AH, Chancelaria da Cidade, *Livro de portarias e ordens expedidas pela câmara*, doc. 39, f. 48 a 49v. – AML - PT/AMLSB/CMLSBAH/CHC/009/006/0033. Domingos Joyce (avô) manteria negócios na província do Maranhão, conforme é possível constatar no processo de Habilitação na Ordem de Cristo do negociante Lourenço Belfort (1738-1776). Sobre o assunto, ver: COSTA, Ariadne Ketini - Redes de colaboração e sociabilidades: Um estudo do processo de habilitação na Ordem do negociante Lourenço Belfort, Maranhão (1738-1776). In: **Anais do IV Encontro Internacional de História Colonial.** Belém: Editora Açaí, 2014, volume 5, pp. 48-49. ISBN 978-85-61586-55-3

numa moradia localizada na rua dos Caldeira (atual Fernandes Tomás). Domingos Joyce teve como padrinho George Hardcastle, capitão-de-mar-e-guerra, [4] que morava na mesma residência dos pais, e a madrinha foi Izabel Amies, moradora em "Bonos Ayres", freguesia da Lapa. O registo foi realizado pelo padre coadjutor Sebastião José da Piedade.[5] O casal, Duarte Joyce e Marianna Joyce, teve outro filho, Pedro Joyce, nascido em 26 de maio de 1788, e batizado em 15 de junho do mesmo ano, na freguesia de Santa Catarina.[6]

Alguns documentos fornecem informações sobre as atividades mercantis de Duarte Joyce, que era negociante na praça de Lisboa, bem como de seus filhos Domingos e Pedro Joyce. Em outubro de 1796, Duarte Joyce, Joaquim Palyart e Teodoro Richter estavam interessados na negociação do navio americano denominado "Tereza". Eles pretendiam receber proporcionalmente os interesses resultantes da negociação do navio "Rozalia" e "Nossa Senhora da Paz", por este ser comprado na Ásia, e conduzido para a cidade de Lisboa, debaixo de um passaporte obtido por Manoel da Silva Franco, que era ex-sócio dos três suplicantes. O passaporte, a ser obtido para a volta do navio "Tereza", acabou não ocorrendo. Na avaliação do Tribunal, a solicitação feita Duarte Joyce e seus sócios «era notoriamente injusta, e contraria a toda a Razão, e Direito visto que por nenhum principio se podia supor, nem figurar, que aquele Passaporte era social, e commum aos mesmos suplicantes em razão de sócios no Navio Americano = Tereza=».[7] Em 1797, Duarte Joyce, Joaquim Palyart e Teodoro Richter fizeram uma nova representação contra a usurpação feita pelo sócio Manoel da Silva Franco, sentiam-se lesados pelas artimanhas do ex-sócio.[8]

Em 1800, no *Almach para o anno de 1800*, publicado em Lisboa e impresso na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, Duarte Joyce é mencionado como negociante estrangeiro na praça de Lisboa.[9] Em 21 de fevereiro de 1812, o provedor da Casa da Índia, José Maria d´Almada Castro e Noronha da Silveira Lobo (1779-1854) informava que Duarte Joyce e os filhos despacharam pela Casa da Índia, em setembro de 1811, vinte fardos e duas trochas de fazenda de Bengala, no navio "Marquez d´Angeja" e pagaram todos os direitos, por inteiro, sendo que deveriam pagar apenas dezasseis porcento, na conformidade da lei. Por conseguinte, os mesmos deveriam ser ressarcidos da cobrança indevida e aguardavam pelo pagamento.[10] Nesta época, Domingos Joyce contava com vinte e seis anos. Em 19 de junho de 1812, é registada a chegada da embarcação "Marquez d' Angeja", com setenta e dois dias de viagem, tendo

[4] SALGADO, Augusto Alves (coord.) - **Viagens e operações navais (1668-1823).** Lisboa: Academia de Marinha, 2022, p. 127. ISBN 978-972-781-168-7

[5] Arquivo Nacional da Torre do Tombo – ANTT-PT-ADLSB-PRQ-PLSB28-001-B16_m0832.jpg

[6] Pedro Joyce casou-se com Maria Luisa Midosi em 6 de junho de 1813, na capela de Nossa Senhora da Glória, no Rio de Janeiro. Consultar: ANTT - MNE cxs. 227 e 338 e ANTT – Habilitação para a Ordem de Cristo de Pedro Joyce – PT/TT/COM-A-C-002-013-0009-00029.

[7] AHU_ACL_CU_035, Cx. 11, D. 843 e ANTT - Ministério do Reino, mç. 717, proc. 8.

[8] **Coleção de Portugal**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1959, vol. XLI, p. 66.

[9] **Almanach para o anno de 1800. Lisboa**: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, 1800, p. 416.

[10] ANTT-PT/TT/MR/EXP/051/0074/00008.

como mestre Francisco António de Lima, transportando vinho e fazendas secas. O navio era de propriedade de Duarte Joyce.[11]

Miguel Pereira Forjaz Coutinho, em 16 de março de 1816, emitiu passaporte autorizando a viagem do navio "Ulisses" para os portos da Ásia e regresso a Lisboa, mencionando que o comandante da embarcação era o capitão-tenente da Armada Real, Manuel João Pereira, e os proprietários eram Pedro Joyce e Januário Agostinho de Almeida.[12] Em 8 de maio, Forjaz Coutinho autorizou a viagem de Lisboa para a Bahia do bergantim "Elisa", de que era mestre José António Jorge e senhorio Duarte Joyce.[13] Em 16 de setembro, nova autorização é expedida para o mesmo bergantim, que tinha naquele momento como comandante o primeiro-tenente graduado da Armada Real, José Joaquim Teixeira, e como senhorio Duarte Joyce, que seguiria viagem de Lisboa para o Rio de Janeiro.[14] No mesmo ano, em 19 de novembro, é concedida outra autorização de viagem da embarcação, que realizaria o mesmo percurso, com carregamento de caixas de açúcar.[15]

Em 10 de janeiro de 1818 foi apresentada a representação dos encarregados das negociações dos navios "Santa Cruz" e "Carolina", a D. João VI (1767-1826), rei de Portugal, sobre a compra da carga do navio "Ulisses", por Pedro Joyce, de que era proprietário Januário Agostinho de Almeida, para venda, em Lisboa.[16] Na mesma data, consta a declaração do deputado da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, José Acúrcio das Neves (1766-1834), sobre a propriedade do navio "Ulisses", de que era mestre Joaquim Francisco Almada e o senhorio era Pedro Joyce.[17] No processo havia um requerimento de Pedro Joyce, pedindo autorização para o navio "Ulisses" realizar a viagem de Lisboa para Macau, via Rio de Janeiro.[18] Em 28 de abril de 1819, numa declaração do deputado da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, José Acúrcio das Neves, é mencionado que o navio "Luísa" tinha como senhorio Duarte Joyce, tendo como comandante José Lopes de Gouveia.[19]

A tradução realizada por Domingos Joyce, da obra de James Horsburgh, é realizada em 1819. No texto, é mencionando que ele realizara uma viagem no navio "Luz", no mesmo ano. A documentação informa que o navio "Luz" tinha como capitão Manoel João Pereira e que na viagem morreu o marujo Manoel dos Santos. Os filhos deste, José António e João dos Santos, entraram com ação para que eles e os demais herdeiros tivessem acesso às caixas de fazendas,

[11] **Gazeta de Lisboa**, de 14 de junho de 1812.
[12] AHU_CU_MACAU, Cx. 38, D. 75.
[13] AHU_ACL_CU_005, Cx. 258, D. 17993.
[14] AHU_ACL_CU_017, Cx. 276, D. 19181.
[15] AHU_ACL_CU_005, Cx. 259, D. 18059.
[16] AHU_MACAU, Cx. 44, D. 02.
[17] AHU_MACAU, Cx. 44, D. 03.
[18] AHU_MACAU, Cx. 44, D. 04.
[19] AHU_MACAU, Cx. 45, D. 37.

vindas de Macau, que pertenciam ao falecido.[20] Consta no ofício do juiz da Visita do Ouro, José Vicente Caldeira de Casal Ribeiro (1784-1849), datado de 20 de novembro de 1819, dirigido ao governador do reino e secretário de estado da Marinha e Ultramar, dos Negócios Estrangeiros e da Guerra em Portugal, Miguel Pereira Forjaz Coutinho, o relato da visita realizada ao navio "Luz", de que era capitão Manuel João Pereira. A vistoria da embarcação, vinda de Macau com cento e oitenta e três dias de viagem, ocorreu no dia 16 de novembro. A carga era composta de: 5.945 caixas de chás, 557 cangas, 60 caixas de louça, uma caixa com leques, duas caixas de ruibarbo, uma de seda, três de anis estrelados, dentre outras mercadorias.[21] Na pesquisa realizada, foram localizadas porcelanas da China com armas de Pedro Joyce e Domingos Joyce. As peças possuíam decoração a sépia e dourado e foram produzidas no período Jianqing (1796-1820).[22]


Mappa da Carga do Nav.º Luz
Commandt.e Manoel João Pereira

Chas	Cx.as	4 Cx.as	Vlr.as	Diversos	Cx.as
Russois	1245	369	221	Louca	60
Moyen	695	38	13	Reinois	4
Perolas	125	16	6	Quarens	19
Mijofar	13	8	-	Leques	1
Ruchord	1550	751	-	Runecos	2
Sequem	2302	-	-	Papel Dent.o	3
Taho	2	-	-	Ruibarbo	2
Diversos	11	-	-	Sedas	1
Somma	5945	1212	262	Seima Guta	1
Cangas	-	-		Anix Estrellado	3
Caixinhas	302	6		Corazanhaim	1
Azuis	226	3		Encommendas	1
Compa	26	-		Somma	98
Brancos	3	-		Somma total	
Somma	557	9		de Volumes	8794

Manoel João Pereira 183

As dificuldades económicas, da primeira e da segunda década do século XIX, criaram um ambiente propício para a eclosão da Revolução de 1820, que conjugou uma série de interesses políticos e económicos com a questão da monarquia constitucional. A agitação revolucionária, que ocorria na Espanha, logo fez os seus efeitos em solo lusitano. Havia um grau elevado de insatisfação e as ações, por parte do governo, eram lentas face à crise instaurada.

[20] ANTT - PT-TT-JIM-B-0035-00024 e PT/TT/JIM-JJU/004/0007/00023.

[21] AHU_ACL_CU_003, Cx. 43, D. 3518.

[22] **Veritas – art auctioneers.** Lisboa: Veritas Art, 2022, p. 170. ISBN 978-989-8628-74-9

A revisão da cobrança de impostos e taxas foi posta em pauta, levando conservadores e liberais a se contraporem. As reformas eram necessárias, porém, se discutia como elas deveriam ocorrer. A legislação portuguesa, com o seu emaranhado de artigos, que favoreciam os direitos senhoriais, complicava a aplicação de mudanças, num reino onde havia vastas áreas de terras incultas e uma demanda de grãos crescente. Era evidente a necessidade de uma política que promovesse a agricultura e os movimentos ocorridos no meio rural apontavam para isto.[23] O maior anseio de alguns setores da sociedade era que Portugal voltasse a ser a metrópole e detivesse a exclusividade de comércio com o Brasil.[24]

A situação económica de Portugal era crítica e muitos negociantes estavam endividados, como no caso de Duarte Joyce, pai de Domingos Joyce. Em abril de 1819, André Martins Braga reclamava o pagamento de um conto setecentos e setenta e cinquenta mil réis de uma letra assinada por Duarte Joyce e não paga. Este foi notificado para que o pagamento fosse realizado no prazo estipulado. Naquele momento, Duarte Joyce morava na rua Direita do Loreto, na casa que era da Câmara Patriarcal.[25] No mês seguinte, José Jerónimo Pires Monteiro solicitava o pagamento de duzentos e setenta mil, setecentos e dezasseis réis, em metal, de que era devedor Duarte Joyce. O valor era referente a uma transação de moradias localizadas no largo da Ajuda. No processo constava que Duarte Joyce morava na rua Direita do Loreto, e que vivia nas casas de Pedro Dias, aonde anteriormente se encontrava a Assembleia Inglesa.[26] Em junho, Antonio Moro reclamou o pagamento de três contos setecentos e dezasseis mil novecentos e noventa réis referente à uma letra não paga por Duarte Joyce.[27] No mês de agosto, os administradores da Casa de Torres Novas solicitavam que Duarte Joyce fosse notificado a pagar a quantia de trezentos e cinquenta mil réis que devia referente ao arrendamento dos moinhos da Ilha Terceira.[28] Em maio de 1820, Bernardino João Afonso reclamava o pagamento de setenta e nove mil e quatrocentos réis, referente às fazendas da sua loja que foram dadas a crédito e não foram pagas.[29]

As dificuldades financeiras não se restringiram a Duarte Joyce. Pedro e Domingos Joyce também foram a bancarrota. Em meio as turbulências, em 20 de novembro de 1819, a *Gazeta*

---

[23] TENGARINHA, José (org.) - **História de Portugal.** São Paulo/ Lisboa: Unesp/ Instituto Camões, 2000, pp. 5-194. ISBN 85-7460-010-5 -978

[24] TENGARINHA, José (org.) - **História de Portugal.** São Paulo/ Lisboa: Unesp/ Instituto Camões, 2000, pp. 188-187. ISBN 85-7460-010-5 -978

[25] ANTT – Autos de execução de dízima em que é reu Duarte Joyce e autor Andre Martins Braga – PT/TT/IHC/002/0058/00063 – Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra, mç. 58, no. 63.

[26] ANTT- Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor José Jerónimo Pires Monteiro - PT/TT/JHC/002/0058/00061 – Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 58, no. 61.

[27] ANTT - Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor António Moro -PT/TT/JHC/0002/00058/00060 – Feitos Fintos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 58, no. 60.

[28] ANTT - Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor o curador da administração da Casa de Torres Novas - PT/TT/JHC/002/0062/00054 – Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 62, no. 54.

[29] ANTT - Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor Bernardino João Afonso. - PT/TT/JHC/002/0057/00081 - Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 57, no. 81.

de Lisboa, comunicava a fixação do edital, datado de 18 de novembro, da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, convocando todos os credores de Pedro Joyce a apresentarem-se no Tribunal, no dia 23 de novembro, pelas dez horas da manhã, a fim de nomearem os administradores da massa falida. Na presença de um deputado, que serviria de inspetor, os presentes, por pluralidade de votos, definiriam os administradores e estipulariam as condições, que se deveriam observar, bem como a comissão, ou ordenado deveria ser pago.[30]

Em 24 de dezembro, o mesmo periódico, informava que no dia 10 de janeiro de 1820, na Casa da Praça do Comércio, ao meio-dia, se procederia à venda do navio "Ulisses", surto no rio Tejo, pertencente a massa falida de Pedro Joyce. A embarcação e os seus utensílios estavam avaliados em 6:000$000 réis, sendo a operação acompanhada pelo desembargador juiz dos falidos.[31] Em 11 de março de 1820, na *Gazeta de Lisboa*, é participado que fora fixado edital, datado de 8 de março, pela Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas, e Navegação, convocando todos os credores de Domingos Joyce a apresentarem-se no Tribunal: «por falido de credito, para que no dia 13 do corrente pelas onze horas da manhã compareção na sua Contadoria, a fim de nomearem na presença do Deputado que serve de Inspector della, e à pluralidade de voltos Administradores à massa do dito falido, aos quais estipularão as condições que devem observar a comissão ou ordenado em que convierem para este efeito».[32]

No final de janeiro de 1821, Pedro Huet, após alcançar sentença de fretes contra Domingos Joyce e havendo este se apresentado como falido, solicitou a Junta de Comércio que fosse considerado credor privilegiado. Na sequência de pedidos que realizou, é possível identificar que Domingos Joyce se apresentou como falido em 6 de março de 1820. No dia 8, foram convocados os seus credores.[33] Conforme alegava Huet, ele foi consignatário do "Navio Luz", vindo de Macau, de que foi comandante Bento Jozé Cardozo, na viagem que fez aos portos da Ásia, em 1817. Referente a esta viagem, Domingos Joyce era devedor do pagamento de frete, no montante de sete contos, trezentos setenta e quatro mil centro e trinta e dois reis de fretes de fazendas, conforme registo feito em 23 de dezembro de 1819. Domingos Joyce não se defendeu e foi provada a dívida no processo que estava em curso, que foi finalizado em 8 de março de 1820. Na etapa seguinte, Huet fez a solicitação para ser classificado como credor privilegiado e devido às circunstâncias a Junta de Comércio solicitou que ele fosse propor a sua ação no Juízo dos Falidos. A questão passou a ser controversa entre instâncias que deveria julgar e definir por uma resolução. Mediante tal fato, Huet reiterou o seu pedido ao Tribunal de Justiça para que este deliberasse sobre a questão. Para receber o frete devido por Domingos Joyce, Huet apresentou uma lista dos produtos transportados/caixas

[30] **Gazeta de Lisboa**, de 20 de novembro de 1819.

[31] **Gazeta de Lisboa**, de 24 de dezembro de 1819.

[32] **Gazeta de Lisboa**, de 11 de março de 1820.

[33] Refere-se ao anúncio publicado na **Gazeta de Lisboa,** de 11 de março de 1820.

com os seus respetivos pesos líquidos e valores das mercadorias e dos fretes. Todos identificados com a marca de Domingos Joyce.[34]

A questão era complexa porque envolvia hipotecas e tinha ligações com as massas falidas de Duarte Joyce e Pedro Joyce. Segundo consta, Huet, antes da partida das embarcações para a China, em 1817, já desconfiava das condições financeiras de Domingos Joyce. Por decorrência, ele solicitou que este pagasse parte do dinheiro que este tinha tomado a risco no navio "Ulysses". Além disso, demandou que o pagamento do frete do navio "Luz" fosse realizado antecipadamente. As operações realizadas, entre Domingos Joyce e Duarte Joyce na Casa da Índia, impediram que o pagamento ocorresse. Confiando na palavra de Duarte Joyce, Huet abrandou o seu pedido e aceitou que o pagamento do frete fosse realizado por ocasião do retorno da viagem.[35]

Domingos Joyce, que vivia na rua das Chagas, em Lisboa, faleceu em 7 de fevereiro de 1840, de forma repentina, conforme registo de óbito feito pelo padre coadjutor José de Sá Magalhães. O documento informa também que ele era viúvo e deixava uma filha menor de idade. O sepultamento ocorreu no Cemitério dos Prazeres.[36]

No decorrer dos séculos XVII e XVIII, o incremento das atividades marítimas e comerciais fez com que a produção de mapas e cartas náuticas crescesse substancialmente na Inglaterra, Holanda e Francesa. James Horsburgh, hidrógrafo escocês, trabalhou durante anos na Companhia Britânica das Índias Orientais (*EIC*) e realizou uma série de mapeamentos de rotas marítimas no Oceano Índico, no Arquipélago Malaio e na China no final do século XVIII e início do século XIX.

James Horsburgh nasceu em 23 de setembro de 1762 em Elie, em Fifeshire, Escócia.[37] Oriundo de uma família de poucas posses, estudou na escola local onde aprendeu matemática e teoria da navegação. Em Elie, foi aprendiz dos comerciantes James e William Wood, que negociavam com portos holandeses e de Hamburgo.[38] Adquiriu conhecimentos dos elementos de matemática, navegação e contabilidade, que o habilitaram para seguir a carreira na atividade marítima, servindo inicialmente na qualidade de grumete. As aventuras no mar de James Horsburgh começaram em 1780, quando tinha dezasseis anos. Ele deixou Newcastle seguindo para Hamburgo, depois Holanda e Ostende, participando de atividades comerciais ligadas ao carvão. Nesse mesmo ano, em maio, o navio em que estava foi preso por franceses,

[34] ANTT - Autuação de requerimentos e documentos de Pedro Huet que pretende ser classificado credor privilegiado de Domingos Joyce. PT/TT/FGFF/015/0457/00011 – Feitos Findos, Fundo Geral, Letra P, mç. 457, no. 11.

[35] ANTT - Autuação de requerimentos e documentos de Pedro Huet que pretende ser classificado credor privilegiado de Domingos Joyce. PT/TT/FGFF/015/0457/00011 – Feitos Findos, Fundo Geral, Letra P, mç. 457, no. 11.

[36] ANTT - PT/TT/ADSLB-PRQ-PLSB-15-003-016_m599.

[37] MARKHAM, Clements R. - **A Memoir on the Indian Surveys**. Londres: H. Allen and Co. / India in Council, 1871, p. 279.

[38] LAUGHTON, John Knox. "James Horsburgh". In: LEE, Sidney - **Dictionary of National Biography**. New York: Macmillan, 1891, p. 376.

em Dunquerque, ao largo de Walcheren. [39] Passado algum tempo, os detidos foram libertos, tendo início uma nova fase na sua vida.[40]

Na sequência, Horsburgh foi contratado para trabalhar em navios que comercializavam entre a Índias e as ilhas vizinhas. Ele realizou várias viagens às Índias Ocidentais e Calcutá, onde era a sede do poder britânico na região. Naquele momento, o comércio do ópio florescia entre a Índia e a China. Calcutá era um dos portos de onde seguiam as embarcações que abasteciam as terras sínicas. Data dessa época o seu contacto com D. Briggs, construtor naval, que acabou indicando-o para trabalhar como terceiro imediato do navio "Nancy", ampliando os seus conhecimentos sobre os mares.[41]

Em 1786, James Horsburgh navegou da Batávia (atual Jacarta) para o Ceilão (Sri Lanka), a bordo do navio "Atlas",[42] da *EIC*, também conhecida como *Honorável Companhia das Índias Orientais* (*HEIC*).[43] A embarcação naufragou quando estava na altura da ilha de Diego Garcia, devido ao erro das cartas náuticas em uso. Segundo registos, era época de monções e o navio tinha sido desviado mais de mil milhas do seu percurso correto. As correntes na Baía de Bengala, entre os meses de maio a setembro, mudavam para sudoeste. Uma corrente vinda de oeste, acrescida de ventos fortes, teria desestabilizado a embarcação que naufragou. Ele e alguns companheiros foram resgatados e viveram durante seis meses com alimentos escassos, até seguirem para Bombaim, vindo a se juntar à tripulação da embarcação "Gunjanwar", vindo a se tornar o primeiro imediato. O resgate foi realizado pela expedição de Archibald Blair (1752-1815), que tinha sido enviado para Bombaim, algum tempo antes, para avaliar a possibilidade de assentamento na ilha de Diego Garcia. [44]

Conforme apontamento de Horsburgh, ao avaliar o naufrágio, as cartas de bordo continham erros quanto à delimitação das Ilhas Cagos e Bank. Outros fatores, que contribuíam para a desorientação, era a falta de céu limpo e o fato do piloto utilizar do método lunar, que era impreciso para determinar a longitude. Deve-se pontuar que o cansaço provocado pelo trabalho contínuo, também poderia levar o piloto a cometer erros, além da carência e desatualização de informações. Ademais, os navios eram projetados para transportar passageiros

---

[39] THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time**. London: Blackie & Son, 1855, p. 315.

[40] DAWSON, Llewellyn Styles - **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885.** Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, part I, p. 32.

[41] THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time**. London: Blackie & Son, 1855, p. 315.

[42] LAUGHTON, John Knox. "James Horsburgh". In: LEE, Sidney - **Dictionary of National Biography**. New York: Macmillan, 1891, p. 376.

[43] Ver: KEAY, John - **The Honourable Company: A History of the English East India Company.** Uk: Harper Collins, 2010. ISBN 978-000-6380726; LAWSON, Philip - **The East India Comapnhy: A History.** Londres: Longman, 1993. ISBN 978-058-2073852

[44] A ilha foi batizada com este nome pelos portugueses. Está localizada a 7°23' S, 72°30' E. COOK, Andrew. Establishing the Sea Routes to India and China: Stages in the Development of Hydrographical Knowledge. In: AKERMAN, James R. (ed.). **Cartographies of Travel and Navigation**. Chicago: University, 2006, p. 135. ISBN 978-022-6010748.

e o máximo de carga possível, nem sempre levando em consideração os riscos que poderiam ocorrer em situações adversas. Era comum que os navios da *EIC* carregassem a bordo cartas publicadas, que eram consultadas no decorrer da viagem. Pelo procedimento interno, os comandantes eram obrigados a registar no diário de bordo as informações novas, que deveriam ser verificadas e após certificadas poderiam constar das revisões dos mapas. Contudo, muitos mapas antigos eram inadequados e havia falta de um padrão uniforme para realizar as medições.

A experiência trágica teria influenciado a decisão de Horsburgh de se dedicar à elaboração de cartas, que auxiliassem na navegação da região.[45] Ele constatara que havia a necessidade de mapas e cartas náuticas mais precisos do Oceano Índico, pois os existentes eram extremamente vagos e com informações desatualizadas. Desta maneira, ele deu início a um trabalho de observação e registo náutico, que no decorrer dos anos se transformou num material de grande relevância para aqueles que navegavam na região. Nos anos subsequentes, Horsburgh viajou com vários navios mercantes, de grande porte, pela região de Bombaim, Bengala e China, empreendendo os seus negócios. Concomitantemente se dedicou a realizar exames apurados das baías, costas e ilhas do Oceano Índico e de grande parte do Mar da China. Paulatinamente, as notas e observações que fazia cresceram e transformaram-se num conjunto de conhecimentos práticos, que exigiam outro tipo de trabalho: organização e sistematização. Deve-se destacar que Horsburgh, um autodidata, estudou teoria da navegação, mecânica de embarcações e desenho de água-forte. [46]

Em 1791, Horsburgh fez parte da tripulação da embarcação "Ann*"*, pertencente aos Srs. Bruce, Fawcett, & Co. de Bombaim. A embarcação "Bombay Ann*"* foi lançada em Bombaim em 1790.[47] No decorrer das viagens, Horsburgh aprendeu a desenhar e coletou várias observações para o seu estudo.[48] A recolha resultou em três cartas: a do *Estreito de Macassar*;[49] a da *parte ocidental das ilhas Filipinas*; e a da região do Estreito de Dampier, passando por Pit Passage, até a Batávia.[50] O material foi apresentado primeiramente ao amigo e diplomata Thomas Bruce (1776-1841), proprietário do navio "Ann*"*, que se encontrava em Cantão. Este, por sua vez, compartilhou os desenhos com outros comandantes de navios que circulavam

---

[45] DAWSON, Llewellyn Styles - **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885**. Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, part I, p. 32.

[46] THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time**. London: Blackie & Son, 1855, p. 316.

[47] LAUGHTON, John Knox. "James Horsburgh". In: LEE, Sidney - **Dictionary of National Biography**. New York: Macmillan, 1891, p. 376.

[48] DAWSON, Llewellyn Styles - **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885**. Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, part I, p. 32.

[49] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/3674228. Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[50] THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time**. London: Blackie & Son, 1855, p. 316.

entre a Índia e a China.[51] Posteriormente, as cartas foram enviadas por James Andrew Drummond (1767-1851) para Alexander Dalrymple (1737-1808), geógrafo e hidrógrafo, que também era nascido na Escócia e atuava na *EIC* desde 1752, quando foi nomeado correspondente da Companhia das Índias Orientais, em Madras, aonde chegou no ano seguinte. Dalrymple recebeu o material produzido por Horsburgh, sendo mentor, colaborador e amigo dele. Após análise dos mapas de Horsburg, Dalrymple considerou que as cartas eram de grande importância, e decidiu apoiar a publicação, a fim de que elas passassem a ser utilizadas nos navios da *EIC*.[52] A publicação ocorreu em 1800, pelo Tribunal de Administração da *EIC*, e recebeu o título de *Observations on the navigation of the Eastern Seas by Mr. James Horsburgh* (*Observações da navegação nos mares orientais por Mr. James de Horsburgh*).[53] Por este trabalho, Horsburgh recebeu uma carta de agradecimento e uma recompensa financeira, que lhe permitiu fazer a aquisição de instrumentos para suas pesquisas.[54]

Em 1796, Horsburgh atuava como primeiro imediato da embarcação "Carron", transportando tropas para Porto Rico e Trinidad, quando conheceu pessoalmente Alexander Dalrymple, numa viagem de regresso para Inglaterra.[55] Nesse mesmo ano, quando chegou à Inglaterra, Dalrymple apresentou Horsburgh para o botânico Joseph Banks e para o matemático e astrónomo Nevil Maskelyne (1732-1811).[56] Horsburgh regressou a Bombaim, em 1798, fazendo parte da tripulação da embarcação "Ann". Posteriormente, visitou Madras, Bengala e navegou pelos mares da China, realizando observações e anotações sobre latitudes, longitudes e outras informações relevantes para o norteando das rotas náuticas. Em 20 de novembro, desse mesmo ano, ele assumiu o posto de capitão do navio "Ann", permanecendo no cargo até 30 de outubro de 1801. No final de 1798, Horsburgh partiu da China, Whampoa, com destino à Inglaterra.[57] Em 7 de fevereiro de 1799 ele passou por Lintin, chegando a Malaca, em 22 de fevereiro. A embarcação prosseguiu viagem, passando por Santa Helena, em 8 de maio, e chegou a Long Reach, em 17 de julho. Neste percurso, ele notou

---

[51] DAWSON, Llewellyn Styles - **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885**. Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, part I, p. 32.

[52] GEBER, Jill Louise - **The East India Company and Southern Africa: A guide to the East India Company and the board of control, 1600-1858.** London: University College London, [s. d.], vol. I, pp. 287-288. [tese de doutorado]

[53] BOWEN, H. V.; LINCOLN, Margarette e RIGBY, Nigel. - **The worlds of the East India Company**. London: Athenaeum Press, 2006, p. 135. ISBN 978-184-3830733

[54] THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time**. London: Blackie & Son, 1855, p. 316.

[55] LAUGHTON, John Knox. "James Horsburgh", in: LEE, Sidney - **Dictionary of National Biography.** New York: Macmillan, 1891, p. 376; DAWSON, Llewellyn Styles. **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885.** Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, part I, p. 33.

[56] COOK, Andrew. Establishing the Sea Routes to India and China: Stages in the Development of Hydrographical Knowledge. In: BOWEN, H. V.; LINCOLN, Margarette e RIGBY, Nigel - **The worlds of the East India Company.** London: Athenaeum Press, 2006, p. 135. ISBN 978-184-3830733

[57] Sobre Whampoa e o Sistema de Cantão ver: DYKE, Paul. A. Van - **Whampoa and the Canton Trade - Life and Death in a Chinese Port, 1700-1842.** Hong Kong: University Press of Hong Kong, 2020. ISBN 978-988-8528-35-6

as dificuldades de se navegar na região adjacente a Pedra Branca, Singapura, que outrora fora notada pelos primeiros viajantes portugueses e destacada por John Huygen van Linschoten (1563-1611), como uma área perigosa para as embarcações. Muitas embarcações foram perdidas e avariadas nessa região, o que apontava para a necessidade de disponibilizar melhores informações para os pilotos poderem conduzir as suas embarcações em segurança. Durante todo esse tempo, ele continuou as suas observações náuticas, realizando apontamentos para elaboração da sua obra.

Em 1799, James Horsburgh publica *The country trade East-India pilot, for the navigation of the East-Indies and oriental seas, within the limits of the East-India Company: extending from the Cape of Good Hope to China, New Holland and New Zeeland, with the Red Sea, Gulf of Persia, Bay of Bengal and China Seas / chiefly composed from actual surveys ... and from the Neptune oriental by M. d'Apres de Mannevillette (O piloto comercial da Companhia das Índias Orientais, para a navegação das Índias Orientais e mares orientais, dentro dos limites da Companhia das Índias Orientais: estendendo-se do Cabo da Boa Esperança até a China, Nova Holanda e Nova Zelândia, com o Mar Vermelho, Golfo da Pérsia, Baía de Bengala e Mares da China / composto principalmente de pesquisas reais ... e do Netuno oriental por M. d'Apres de Mannevillette.)*. A obra foi impressa em Londres por Robert Laurie & James Whittle e dedicada ao marquês Wellesley, conde de Mornington, Richard Colley Wesley (1770 - 1842) cavaleiro da ordem de São Patrício, governador-geral da Índia,[58] e apresentava um conjunto de cartas adaptadas para a navegação de navios para o leste do Cabo da Boa Esperança. A publicação fez com que Horsburgh conquistasse notoriedade e fosse reconhecido como um especialista no assunto.

Entre 1799 e 1801, Horsburgh interagiu com a comunidade científica da *Royal Socitey*, compartilhando as suas pesquisas, em especial, com o botânico Joseph Banks, o astrónomo Nevil Maskelyne e o físico e químico Henry Cavendish (1731-1810). Consta que em 6 de maio de 1801, o capitão James Horsburgh partiu de Bombaim, com destino a Inglaterra, passando por Santa Helena, em 26 de agosto, e chegando a The Downs em 30 de outubro. Durante as suas prospeções, realizadas entre 1802 e 1804, Horsburgh fez anotações utilizando do experimento de Cavendish, que fazia medições sobre a composição da atmosfera da Terra. Entre abril de 1802 e 1804, James Horsburgh registou a pressão barométrica a cada quatro horas, observando a subida e a descida da pressão atmosférica no oceano, em dois barómetros marinhos. Fez anotações detalhadas da variação do mercúrio em mar aberto, entre as latitudes de 26º N e 26º S.[59] Em 20 de abril de 1805, Horsburgh escreveu para Henry Cavendish, remetendo uma carta com *Observations on a diurnal variation of the barometer between the*

[58] Foi governador da Índia Britânica entre 18 de maio de 1798 e 30 de julho de 1805.

[59] THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time.** London: Blackie & Son, 1855, p. 316.

tropics (Observations on a diurnal variation of the barometer between the tropics).[60] Este trabalho garantiria a James Horsburgh a nomeação e aprovação como *Fellow* da *Royal Society*.

Em 21 de janeiro 1805, Horsburgh iniciou a sua viagem de regresso para a Inglaterra na embarcação "Cirencester",[61] tendo como companheiro o capitão da marinha real Peter Heywood (1772-1831), que era topógrafo e tinha conduzido uma série de pesquisas nas costas orientais do Ceilão e da Índia, além de elaborar um conjunto de cartas náuticas.[62]

Horsburgh publicou outros trabalhos sobre temas náuticos, fruto das suas pesquisas, dentre eles *Memoirs: comprising the navigation to and from China / by the China Sea, and through the various straits and channels in the Indian Archipelago; also, the navigation of Bombay harbour, (Memórias que compreendem a navegação de e para a China / pelo Mar da China e através dos vários estreitos e canais do arquipélago indiano; também, a navegação do porto de Bombaim)* publicado em Londres, por Black and Parry, 1805.[63]

Em novembro de 1805, o nome de James Horsburgh foi apresentado para ser membro da *Royal Society*. O seu nome foi proposto pelo botânico Aylmer Bourke Lambert (1761-1842), pelo filósofo natural e cientista Henry Cavendish, por Alexander Dalrymple, pelo orientalista, numismata e linguista irlandês William Marsden (1754- 1836), por Nevil Maskelyne e pelo médico escocês Maxwell Garthshore (1732-1812). Em 13 de março de 1806, James Horsburgh foi eleito como membro da *Royal Society*.

Antes de seguir para Londres, em 1805, ele foi instado pelo financista Charles Forbes (1773-1849) para publicar os mapas que elaborara e os registos que fizera, por conta própria. Contudo, a soma necessária para tal empreitada era elevada. A estimativa era de um valor acima de 5.000 libras. Forbes trabalhou para que a publicação tivesse assinantes, tendo em conta o benefício que ela poderia trazer para aqueles que navegavam na região. Em 1806, Horsburgh publica a carta hidrográfica que representava o mar da China, com sondagens barométricas.[64]

---

[60] HORSBURGH, James. Abstract of observations on a diurnal variation of the barometer between the tropics. In: **Philosophical Transactions of The Royal Society of London.** Londres: Royal Society of London, 1805, vol. 95, pp. 177-185.

[61] A embarcação foi lançada ao mar em Rotherhithe no ano de 1795. Entre 1795 e 1813 ela fez oito viagens para a *EIC*. A primeira, sob comando do capitão Martin Lindsay, que partiu de Portsmouth, em 9 de julho de 1795, com destino à China. O navio chegou a Whampoa em 28 de dezembro do mesmo ano. Regressou à Inglaterra, e chegou a Long Reach, em 16 de dezembro de 1796. A segunda viagem aconteceu sob o comando do capitão Thomas Robertson. A partida de Portsmouth aconteceu em 5 de junho de 1797 e a chegada a Whampoa ocorreu em 17 de dezembro. Retornou a Long Reach em 23 de outubro de 1798. A terceira viagem, também foi sob o comando do capitão Robertson, que partiu de Portsmouth, em 7 de janeiro de 1800, com destino a Bombaim e à China, ancorando em Whampoa em 5 de novembro. Tornou a Inglaterra e chegou a Long Reach, em 17 de junho de 1801. A quarta viagem, ainda sob o comando do capitão Robertson, deve início em 25 de fevereiro de 1802, partindo de Portsmouth. O destino era Whampoa, onde chegou a 17 de setembro. O regresso a Inglaterra se deu no ano seguinte, quando a embarcação ancorou em Long Reach em 26 de abril. A quinta viagem foi a última sob o comando do capitão Thomas Robertson. Ele partiu de Portsmouth, em 13 de fevereiro de 1804, passou por Bombaim, Madras e chegou a Whampoa em 18 de outubro.

[62] DAWSON, Llewellyn Styles - **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885**. Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, pp. 38-39.

[63] LAUGHTON, John Knox. "James Horsburgh". In: LEE, Sidney - **Dictionary of National Biography**. New York: Macmillan, 1891, p. 376, Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/1521731. Acesso em 22 de janeiro de 2025.

[64] A carta foi republicada em 1815. Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/2663618; https://catalogue.nla.gov.au/catalog/4775332. Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

Nesse mesmo ano, de 1806, é publicada a carta náutica do Estreito de Malaca, mostrando a costa sul da Península Malaia, com anotações das características costeiras e marítimas.[65] Esta carta teve como base *The country trade East-India pilot, for the navigation of the East-Indies and oriental seas, within the limits of the East-India Company: extending from the Cape of Good Hope to China, New Holland and New Zeeland, with the Red Sea, Gulf of Persia, Bay of Bengal and China Seas / chiefly composed from actual surveys ... and from the Neptune oriental by M. d'Apres de Mannevillette*. London: Robert Laurie & James Whittle, 1799.[66]

Horsburgh publica, em seguida, a carta náutica do sul de Pulo Aor em direção à entrada do Estreito de Singapura e áreas adjacentes, destacando as posições das colinas, gravura executada por J. Walker.[67] O mapa apresenta, em detalhes, a entrada oriental do Estreito de Singapura, do Oeste até Bintang Northeast Point. Esta publicação receberá uma nova edição corrigida a partir das informações coletadas pelo capitão Daniel Ross (1780-1849).[68] Nesse mesmo ano, de 1806, também é publicada a carta náutica do porto de Bombaim, que ilustra especialmente a entrada do referido porto. A representação foi elaborada a partir das medições e observações feitas entre 1803 e 1804, por determinação de Jonathan Duncan (1756-1811), governador de Bombaim, a quem Horsburgh agradeceu a contribuição para o seu trabalho.[69]

Em 1808/1809, Horsburgh publicou, com recursos próprios, a obra *India Directory, Or, Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the Interjacent Ports (Diretório da Índia, ou Instruções para navegar de e para as Índias Orientais, China, Nova Holanda, Cabo da Boa Esperança, Brasil e os portos interjacentes)*. O trabalho, que abrangia um amplo leque de regiões, sistematizava informações colhidas em mais de vinte anos de navegações e observações inéditas, realizadas por diferentes mares, tendo como base também os diários e relatórios de outros navegadores da *EIC*. Após publicação, a obra se tornou uma referência importante por aproximadamente meio século. A obra teve diversas edições:

- A primeira foi uma edição do autor impressa em Londres na "Printed for the author", 1809-1811, em dois volumes.[70]
- A segunda edição foi impressa em Londres, em 1816 e 1817, também sob os auspícios do autor, em dois volumes.[71]

---

[65] BOWEN, H. V.; LINCOLN, Margarette e RIGBY, Nigel - **The worlds of the East India Company.** London: Athenaeum Press, 2006, p. 135. ISBN 978-184-3830733

[66] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/4771725. Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[67] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/4773848; e https://catalogue.nla.gov.au/catalog/3626949. Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[68] DAWSON, Llewellyn Styles - **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885.** Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, pp. 43-44.

[69] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/7339647. Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[70] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/2285680. Acesso em: 22 de janeiro de 2025. O volume I foi editado em 1809 e o volume II em 1811. O exemplar da obra depositado na Sociedade de Geografia de Lisboa tem o segundo volume editado no referido ano. Ver: SGL - 141-B-2.

[71] O exemplar depositado na SGL tem o primeiro volume editado em 1816. Ver: SGL: 141-B-2.

- A terceira edição, publicada em 1826, também foi impressa em Londres, pelo autor e foi vendida por Parbury, Allen and Co., em dois volumes.[72]
- A quarta edição, apenas do segundo volume, foi realizada em 1827, em Calcutá na Officina de J. Lavandier. Vicente José Ferreira (1794-1867) realizou a tradução e a publicação do segundo volume da obra de James Horsburgh, que recebeu o título "Supplemento ao Roteiro Indico, ou huma Descripção de Novos Descobrimentos e Perigos, com Annotações Correspondentes, e outras Instrucções para a Navegação Oriental".[73]
- A quinta edição foi em Londres feita por William. H. Allen & Co., em 1841 e 1843, em dois volumes.[74]
- A sexta e sétima edições também foram impressas por William H. Allen & Co., respetivamente em 1852[75] e em 1855,[76] ambas em dois volumes.

As informações apresentadas por Horsburgh, nesta obra, contribuíam para determinar a posição geográfica de várias localidades, bem como para escolher os melhores ancoradouros, considerando a possibilidade de encontrar água, alimentos e outros recursos, que se faziam necessários às embarcações, principalmente aquelas que tinham de fazer uma longa viagem das Índias Orientais até a Europa. Estas características chamaram a atenção de Domingos Joyce, que resolveu traduzir parte do texto, em especial as partes que interessavam aos navegadores lusitanos.

Como Horsburgh destaca no texto, era preciso estar atento a todos os sinais que fornecessem uma posição calculada, bem como precisar os obstáculos existentes. Ele também deixava claro que a sua obra era uma "obra em aberto", pois havia a possibilidade de rever dados e incorporar novas informações, bem como mapas. Na sua leitura, a ciência da navegação se revestia de uma feição híbrida, ou seja, compunha-se da teoria e da prática. Além disso, era uma obra coletiva, pois o material que apresentava provinha de informações compartilhadas por vários pilotos locais e comandantes de embarcações, que realizaram viagens transoceânicas no decorrer de décadas. Desta forma, Horsburgh apresentou os cálculos das distâncias astronómicas, realizadas por oficiais competentes, com os instrumentos mais adequados para realizar as aferições. Estes dados eram compostos com as observações de acidentes geográficos e paisagens naturais, registados pelos comandantes nas cartas oficiais e nos diários de bordo.[77]

---

[72] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/2520271. Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[73] A SGL possui um exemplar da obra ver: SGL 147-G35ª

[74] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/1546565 . Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[75] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/827615. Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[76] Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/2685154 . Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[77] LEITÃO, Henrique. All Aboard!: Science and Ship Culture in Sixteenth-Century Ocean Voyages. In: **Revisiting Early Modern Iberian Science, from the Fifteenth to the Seventeenth Centuries** - special issue, **Early Science and Medicine** 2**/**3:21 (2016), p. 115. Disponível em: https://doi.org/10.1163/15733823-02123p02 . Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

A obra estabelecia um padrão fundamental para o conhecimento científico, que era a análise e verificação de fontes fidedignas. Tudo que era fictício foi descartado e o texto de Horsburgh se valeu de fontes impressas e manuscritas para elaborar a sua obra, tornando legível um conjunto de informações sobre a Índia, até então disperso. Esta publicação e a obra *Memoirs: comprising the navigation to and from China* (*Memórias: compreendendo a navegação de e para a China*) fizeram com que Horsburgh fosse um candidato ao cargo de hidrógrafo da *EIC*, cargo que conquistou em 1810.

Em 1809, dando continuidade aos seus trabalhos, Horsburgh elabora um mapa que dedica em "testemunho de gratidão" ao capitão Heywood, pela assistência "liberal e voluntária" fornecida por ele, destacando a estima que mantinha pelo amigo.[78] A carta náutica apresentava rotas de navegação na região do Hindustão e arquipélago adjacente.

Após a morte de Alexander Dalrymper, ocorrida em 19 de junho de 1808, Horsburgh foi nomeado no cargo de hidrógrafo da *EIC*. A partir de novembro de 1810 ele passou a exercer a nova função, tendo a oportunidade de elaborar um vasto conjunto de novas cartas, até o ano de 1836, quando faleceu. [79]

A qualidade dos mapas publicada por Horsburgh é primorosa e pode-se afirmar que o trabalho dele contribuiu de maneira significativa para o melhor conhecimento dos mares da Ásia, principalmente se consideramos que o Mar do Sul da China é um mar semiaberto, que possui uma extensão de aproximadamente 3.500.00 km^2, onde se localizam ilhas que formam diversos arquipélagos. Além disso, havia a particularidade das monções, que fazia com que a direção dos ventos e marés mudassem a cada seis meses, interferindo diretamente na navegabilidade da região.

O texto de James Horsburgh é notável pela sua preocupação com a precisão espacial e com o rigor de localização geográfica. Horsburgh entendia que o seu trabalho exigia exatidão. Deve-se destacar a proatividade de Horsburgh, que se preparou para fazer medições e esboços, por iniciativa própria. A qualidade dos seus registos foi reconhecida por outros especialistas e o seu trabalho passou a ser de grande interesse para a compreensão mais completa do globo terrestre. A motivação de Horsburgh foi o de recolher, catalogar, e disponibilizar informações que fossem credíveis, de preferência obtidas por meio de bases científicas. Ele sabia que uma das principais características, de uma carta náutica, era a adequação dela à prática de navegação, principalmente no que dizia respeito ao caráter técnico. Em especial, o sistema e

[78] O mapa foi republicado em 1833. Disponível em: https://catalogue.nla.gov.au/catalog/3507866 . Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

[79] RATHBONE, Charles. **History of the Indian navy.** Londres: Richard Bentley, 1877, p. 398.; THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time.** London: Blackie & Son, 1855, p. 317; MARKHAM, Clements - **A memoir on the Indian surveys**. London: W. H. Allen/Edward Stanford/ Hernry S. King and Co., 1871, p. 8 e p. 280; COOK, Andrew. Establishing the Sea Routes to India and China: Stages in the Development of Hydrographical Knowledge. In: BOWEN, H. V.; LINCOLN, Margarette e RIGBY, Nigel - **The worlds of the East India Company.** London: Athenaeum Press, 2006, p. 135. ISBN 978-184-3830733

coordenadas que permitia a obtenção da localização de qualquer ponto que represente. Sem dúvida o trabalho realizado por James Horsburgh faz parte do processo de construção de uma lógica da linguagem cartográfica sobre os mares asiáticos.

A confiabilidade das cartas náuticas de Horsburgh garantiu prestígio e republicação do material, sendo preciso destacar que este conjunto de documentos se compunha com outras publicações necessárias ao navegante, como a Lista de Faróis e a Tábua de Marés. O trabalho de Horsburgh, pelos atributos que elencamos, teve grande difusão e chamou a atenção de Domingos Joyce. A leitura obra *India Directory, Or, Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the Interjacent Ports*, o instigou a fazer uma publicação mais condensada, de interesse para os navegadores portugueses que atuavam nos mares asiáticos.

Domingo Joyce, para elaborar o seu manuscrito redigido em 1819, se valeu da segunda edição da obra de James Horsburgh, que foi finalizada em agosto de 1816 e publicada no ano seguinte. O texto de Domingos Joyce recolhe os trechos mais importantes para a navegação portuguesa, mostrando que o interesse deste comerciante-navegador era fornecer um guia de viagens mais seguro para aqueles que navegavam pelos mares asiáticos. Além disso, Domingos Joyce não estava preocupado em realizar uma tradução literal da obra. O seu objetivo era se valer das informações de Horsburgh, adaptando-as para as necessidades nos navegadores portugueses.

Ao publicar a segunda edição, Horsburgh agradece à receção da primeira edição, junto ao público e aos navegadores, que frequentavam os mares asiáticos e partes adjacentes. Enfatizava que a nova edição era mais digna de confiança, por corrigir e ampliar as informações. Além disso, a publicação incluía descobertas feitas por navegadores, nos últimos sete anos, bem como das pesquisas que ele próprio realizara. A alteração seria facilmente percebida nas referências feitas aos lugares, bem como nas descrições reescritas com acréscimos importantes. Parte do texto era totalmente nova, como as descrições geográficas dos principais portos e promontórios: das costas de Espanha e Portugal; das Ilhas Canárias; da costa da Guiné e costa Oeste da África; dos principais portos da costa do Brasil e do Rio da Prata; da Ilha Bouvet; da Ilha Gough e Tristão de Acunha; da Bird Islands, e Doddington Rock, e Knysna na África do Sul; da costa Sul da Terra Australis e Estreito de Bass; da África Oriental até o Mar Vermelho; da costa Arábica e da Ilha Mazeira. O texto referente ao Golfo da Pérsia foi quase todo corrigido, reescrito e ampliado, a partir de levantamentos recentes. O mesmo aconteceu com aquele referente às Ilhas Aldabra.

Horsburgh destacou que o seu trabalho apresentava a incorporação de várias descobertas e dados geográficos realizados recentemente, como os limites do Banco Saya de Malha e as Ilhas Maldivas e seus principais canais. Incorporava também registos de diários e outros documentos, que forneciam instruções para navegar pela rota de Marmagoa, Golfo de Manar, Great and Little Basses, Ceilão, Rio Hooringottah, Bengala. Ademais, fornecia observações e orientações úteis para navegar nas direções entre o Estreito de Malaca, Bengala e Madras, bem

como outras localidades. Os acréscimos realizados se deviam aos excelentes trabalhos realizados pelo capitão Matthew Flinders (1774-1814) e pelo James Hingston Tuckey (1776-1816), que fizeram levantamentos primorosos de informações de regiões pouco conhecidas. Este último oficial, que possuía competência científica, se empenhava naquele momento na árdua tarefa de fazer o reconhecimento do Zahir, ou Rio Congo. Ele também foi o responsável por fazer as correções da primeira edição e tecer outras observações importantes. Horsburgh regista que esperava que a publicação fosse de utilidade para os marinheiros, e que estes pudessem viajar com maior segurança, garantindo a prosperidade náutica da Grã-Bretanha.

Em suma, o século XVIII é marcado por um alargamento das relações marítimas, comerciais e culturais entre a Europa e Ásia. Identifica-se um aumento expressivo do consumo de produtos chineses e indianos na Europa. A China passou a ser um grande centro abastecedor de produtos exóticos para as elites europeias, bem como de outros tipos de mercadorias para diferentes classes sociais. Na medida em que há o avanço da exploração comercial marítima na região, podemos dizer que também há a necessidade de um conhecimento geográfico mais preciso, a fim de garantir a prosperidade das atividades comerciais. Domingos Joyce estava ciente disto e desejou contribuir com suas observações e com a tradução parcial da obra de James Horsburgh. Pode-se afirmar que há uma demanda por mapas e informações precisas que tivessem uma legibilidade clara, para aqueles que os utilizassem. Na virada do século XVIII para XIX, a Inglaterra potência comercial e marítima, apoiava de maneira sistemática a produção cartográfica, pois entendia que a ação de cartógrafos e hidrógrafos era de suma importância para o acesso às fontes de riqueza em diferentes partes do globo terrestre. Conhecimento que Domingos Joyce considerava importante para o desenvolvimento económico de Portugal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes manuscritas e impressas

Arquivo Histórico Ultramarino

AHU_ACL_CU_003, Cx. 43, D. 3518.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 258, D. 17993.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 259, D. 18059.
AHU_ACL_CU_009, Cx. 180, D. 13050.
AHU_ACL_CU_017, Cx. 276, D. 19181.
AHU_ACL_CU_035, Cx. 11, D. 843 e
AHU_CU_MACAU, Cx. 38, D. 75.
AHU_MACAU, Cx. 44, D. 02.
AHU_MACAU, Cx. 44, D. 03.
AHU_MACAU, Cx. 44, D. 04.
AHU_MACAU, Cx. 45, D. 37.

Arquivo Municipal de Lisboa

AML-AH, Chancelaria da Cidade, *Livro de portarias e ordens expedidas pela câmara*, doc. 39, f. 48 a 49v. – AML - PT/AMLSB/CMLSBAH/CHC/009/006/0033.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

ANTT - PT/TT/ADSLB-PRQ-PLSB-15-003-016_m599.

ANTT - Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor António Moro -PT/TT/JHC/0002/00058/00060 – Feitos Fintos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 58, no. 60.

ANTT - Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor o curador da administração da Casa de Torres Novas - PT/TT/JHC/002/0062/00054 – Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 62, no. 54.

ANTT - Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor Bernardino João Afonso. - PT/TT/JHC/002/0057/00081 - Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 57, no. 81.

ANTT - Autuação de requerimentos e documentos de Pedro Huet que pretende ser classificado credor privilegiado de Domingos Joyce. PT/TT/FGFF/015/0457/00011 – Feitos Findos, Fundo Geral, Letra P, mç. 457, no. 11.

ANTT - Ministério do Reino, mç. 717, proc. 8.

ANTT - MNE cxs. 227 e 338 e ANTT – Habilitação para a Ordem de Cristo de Pedro Joyce – PT/TT/COM-A-C-002-013-0009-00029.

ANTT - PT-TT-JIM-B-0035-00024 e PT/TT/JIM-JJU/004/0007/00023.

ANTT – Autos de execução de dízima em que é reu Duarte Joyce e autor André Martins Braga – PT/TT/IHC/002/0058/00063 – Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra, mç. 58, no. 63.

ANTT- Autos de execução de dízima em que é réu Duarte Joyce e autor José Jerónimo Pires Monteiro - PT/TT/JHC/002/0058/00061 – Feitos Findos, Juízo da Chancelaria, Letra D, mç. 58, no. 61.

ANTT-PT-ADLSB-PRQ-PLSB28-001-B16_m0832.jpg

ANTT-PT/TT/MR/EXP/051/0074/00008.

National Library of Australia

catalogue.nla.gov.au/catalog/1546565 .
catalogue.nla.gov.au/catalog/2285680.
catalogue.nla.gov.au/catalog/2520271.
catalogue.nla.gov.au/catalog/2663618.
catalogue.nla.gov.au/catalog/2685154 .
catalogue.nla.gov.au/catalog/3507866 .
catalogue.nla.gov.au/catalog/3626949.
catalogue.nla.gov.au/catalog/3674228.
catalogue.nla.gov.au/catalog/4771725.
catalogue.nla.gov.au/catalog/4773848.
catalogue.nla.gov.au/catalog/4775332.
catalogue.nla.gov.au/catalog/7339647.
catalogue.nla.gov.au/catalog/827615.

Sociedade de Geografia de Lisboa

SGL - 147-G-35ª – **Roteiro da India ou Instrucçoens para Navegar nos Mares da India e China, Nova Hollanda, Cabo da Boa Esperança, Brazil e Portos interjacentes /** James Horsburgh. Calcutá: [Officina de J. Lavandier], 1827.

SGL – 141-B-2 – **India Directory, or Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holand, Cape of Good Hope, Brazil and the Interjacent Ports: compiled chiefly from original Journals at the East India House, and form Observations and Remarks, made during twenty--one years experience navigation in those seas.** Londres: ed. aut. 1816.

SGL – 3-L-2 – **Chart of the Strait of Sunda: James Horsburgh; grav. John Bateman**. Londres: James Horsburgh, 1818.

SGL – Res. 2 est 146 B. 16. **Memorias da Navegação da China, e para a China pelos Estreitos, e Canaes de Leste pelo Hosburgh Traduzida Na viagem que fez o Navio Luz vindo da China para Lisboa no Anno de 1819.**

Periódicos

Gazeta de Lisboa, de 14 de junho de 1812.
Gazeta de Lisboa, 3 de novembro de 1817.
Gazeta de Lisboa, de 20 de novembro de 1819.
Gazeta de Lisboa, de 24 de dezembro de 1819.
Gazeta de Lisboa, de 11 de março de 1820.
Gazeta de Lisboa, de 11 de março de 1820.

Bibliografia

BOWEN, H. V.; LINCOLN, Margarette e RIGBY, Nigel. - **The worlds of the East India Company**. London: Athenaeum Press, 2006. ISBN 978-184-3830733

COOK, Andrew. Establishing the Sea Routes to India and China: Stages in the Development of Hydrographical Knowledge. In: AKERMAN, James R. (ed.). **Cartographies of Travel and Navigation**. Chicago: University, 2006. ISBN 978-022-6010748

COOK, Andrew. Establishing the Sea Routes to India and China: Stages in the Development of Hydrographical Knowledge. In: BOWEN, H. V.; LINCOLN, Margarette e RIGBY, Nigel - **The worlds of the East India Company.** London: Athenaeum Press, 2006. ISBN 978-184-3830733

COSTA, Ariadne Ketini - Redes de colaboração e sociabilidades: Um estudo do processo de habilitação na Ordem do negociante Lourenço Belfort, Maranhão (1738-1776). In: **Anais do IV Encontro Internacional de História Colonial.** Belém: Editora Açaí, 2014, volume 5, pp. 39-52. ISBN 978-85-61586-55-3

DAWSON, Llewellyn Styles - **Memoirs of hydrography, including brief biographies of the principal officers who have served in H. M. Naval Surveying Service between the years 1750 and 1885.** Eastbourne: Henry W. Keay, 1885, part I.

DYKE, Paul. A. Van - **Whampoa and the Canton Trade - Life and Death in a Chinese Port, 1700-1842.** Hong Kong: University Press of Hong Kong, 2020. ISBN 978-988-8528-35-6

GEBER, Jill Louise - **The East India Company and Southern Africa: A guide to the East India Company and the board of control, 1600-1858.** London: University College London, [s. d.], vol. I. [tese de doutorado]

HORSBURGH, James. Abstract of observations on a diurnal variation of the barometer between the tropics. In: **Philosophical Transactions of The Royal Society of London.** Londres: Royal Society of London, 1805, vol. 95.

KEAY, John - **The Honourable Company: A History of the English East India Company.** Uk: Harper Collins, 2010. ISBN 978-000-6380726

LAUGHTON, John Knox. "James Horsburgh". In: LEE, Sidney - **Dictionary of National Biography**. New York: Macmillan, 1891.

LAWSON, Philip - **The East India Comapnhy: A History.** Londres: Longman, 1993. ISBN 978-058-2073852

LEITÃO, Henrique. All Aboard!: Science and Ship Culture in Sixteenth-Century Ocean Voyages. In: **Revisiting Early Modern Iberian Science, from the Fifteenth to the Seventeenth Centuries** - special issue, **Early Science and Medicine** 2**/**3:21 (2016), p. 115. Disponível em: https://doi.org/10.1163/15733823-02123p02 . Acesso em: 22 de janeiro de 2025.

MARKHAM, Clements R. - **A Memoir on the Indian Surveys**. Londres: H. Allen and Co. / India in Council, 1871.

RATHBONE, Charles. **History of the Indian navy.** Londres: Richard Bentley, 1877.

SALGADO, Augusto Alves (coord.) - **Viagens e operações navais (1668-1823).** Lisboa: Academia de Marinha, 2022. ISBN 978-972-781-168-7

TENGARINHA, José (org.) - **História de Portugal.** São Paulo/ Lisboa: Unesp/ Instituto Camões, 2000. ISBN 978- 85-7460-010-5

THOMSON, Thomas; CHAMBERS, Robert. "James Horsburgh". In: **A Biographical Dictionary of Eminent Scotsmen. Supplement, Continuing the Biographies to the Present Time**. London: Blackie & Son, 1855.

- Almanach para o anno de 1800. Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, 1800.

- **Coleção de Portugal**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1959, vol. XLI.

- Veritas – art auctioneers. Lisboa: Veritas Art, 2022, p. 170. ISBN 978-989-8628-74-9

DO MAR BÁLTICO AO MAR DA CHINA: SETE MESES PARA UM SACRIFÍCIO

Carlos Alves Lopes[1]

Resumo

Para compreender o desfecho da Batalha de Tsushima é importante incluir os factores externos que a influenciaram e iniciavam a inevitabilidade de uma derrota anunciada. Uma abordagem sobre questões técnicas e logísticas da missão é apresentada para demonstrar como factores externos podem influenciar a persecução de objectivos estratégicos.

Palavras-chave: Tsushima 1905, tecnologia, geografia.

Abstract

To understand the outcome of the Battle of Tsushima it is important to include the external factors that influenced it and initiated the inevitability of a announced defeat. An approach to the mission's technical and logistical issues is presented to demonstrate how external factors can influence the pursuit of strategic objectives.

Keywords: Tsushima 1905, technology, geography.

[1] Investigador do Centro de História da Universidade de Lisboa (CH-ULisboa) e do Centro de Investigação Naval (CINAV). clopes@letras.ulisboa.pt

Introdução

Frente externa

Enquanto as potências europeias no final do século XIX optaram por uma expansão territorial e económica em direcção a África, o Império Russo optou por uma expansão continental asiática em direcção ao Extremo Oriente, o que o vai colocar em directo conflito com a China e o Japão.

As primeiras ocupações territoriais na China foram efectuadas por uma deslocalização de população russa de etnias culturais ou religiosas diversas das autóctones para criar os primeiros assentamentos ao longo do rio Heilong (Amur – Rússia) algo que aconteceu sob os protestos do Governo chinês, mas questões de conflito colonial com a Grã-Bretanha e a França, às quais se juntou a Revolta Taiping[2] (1850-1864), enfraqueciam a posição internacional da China e levaram a ceder territórios ao Império Russo.

Com o Tratado de Aigun (1858) e posteriormente com a convenção de Beijing (1860) desenharam novas fronteiras do Extremo Oriente (Manchúria), o que permitiu a fundação da cidade portuária de Vladivostok e um novo território russo que ia desde o rio Amur até à fronteira com a Coreia.

O expansionismo russo alarmou a Europa central e colidiu em especial com os interesses imperiais britânicos, o que levou a Grã-Bretanha em 1861 a frustrar uma tentativa russa de esta estabelecer uma base naval na ilha de Tsushima, e que viria a colocar o imperialismo russo em directo conflito de interesses com a política colonial japonesa[3].

A política de expansão russa na região asiática começada com Alexandre III (1881-1894) e continuada pelo seu filho Nicolau II (1894-1918), teve como suporte logístico uma infraestrutura iniciada em 1891, o caminho-de-ferro transiberiano[4], que acompanhou directamente os eixos de expansão económica e militar.

Os interesses geopolíticos russos e japoneses na época eram quase coincidentes na região da China. Na guerra sino-japonesa (1894-1895) o Japão tomou o controlo político da península da Coreia e retirou à China toda a sua influência.

Neste conflito a China ainda perdeu a soberania sobre Taiwan, as ilhas dos Pescadores e a península de Liaodong (Port Arthur), pelo Tratado de Shimonoseki (1895), mas uma intervenção diplomática da Rússia, Alemanha e França (Intervenção Tripla) sobre os termos do Tratado já assinado entre o Japão e a China, levaram à substituição da ocupação da península de Liaodong por uma grande indenização da parte da China ao Japão.

Em Abril de 1898, a Rússia arrendou à China a Península de Liaodong, (Manchúria), onde criou a base comercial e naval de Port Arthur. A importância estratégica deste porto encontrar-se na oportunidade da Rússia ter um porto de águas quentes onde ancorar a Frota

[2] https://www.britannica.com/event/Taiping-Rebellion (consultado em 31/01/2025)

[3] https://www.britannica.com/event/Russo-Japanese-War (consultado em 31/01/2025)

[4] https://www.britannica.com/topic/Trans-Siberian-Railroad (consultado em 31/01/2025)

do Pacífico durante o Inverno, já que o porto de Vladivostok ficava intransitável durante os meses de Novembro a Março, por causa do gelo.

A forma ludibriosa e inaceitável como a Rússia veio a conseguir ocupação da península de Liaodong indignou o Japão e a expulsão destes transformou-se numa questão de orgulho nacional.

Para o Japão o Port Arthur era uma posição estratégica comercial para importação de matérias-primas continentais para abastecer a sua capacidade industrial e militar de forma independente do Ocidente.

Do ponto de vista nacional e em face da postura geoestratégica da Rússia, o Japão sentiu autoridade para agir militarmente, o que veio a implicar o ataque da península de Liaodong a 8 de Fevereiro de 1904, que terminou com a expulsão da Marinha Russa de Port Arthur, a 5 de Janeiro, e a derrota do Exército Russo em Mukden, a 10 de Maio, em 1905 e a expulsão dos exércitos russos do sul da Manchúria a 5 de Setembro de 1905.

A Rússia foi militarmente e animicamente derrotada, e acabou por assinar com o Japão o Tratado de Paz de Portsmouth (1905) por mediação dos Estados Unidos da América.

Frente Interna

A Rússia que aparenta sempre ter uma capacidade de recrutamento de reservistas e de industrial militar ilimitadas, foi destruída no mar onde demonstrou uma obsolescência naval e militar táctica para vencer uma potência ainda emergente como o Japão no Extremo Oriente.

A derrota do Império Russo, especialmente pela sua incomensurável dimensão começa na sua frente interna, que apesar de ser um regime tirânico não conseguiu dominar a instabilidade política interna, em especial em São Petersburgo, onde as agitações sociais anteriores à guerra já tinham levado a distúrbios relacionados contra o estado de pobreza e fome da população, aos quais entre Fevereiro e Dezembro de 1904, com a mobilização de reservistas para a guerra no Oriente ainda mais se evidenciaram.

Em 28 Julho (OS 15)[5] de 1904, o Ministro do Interior Vyacheslav Plehve foi assassinado à bomba[6], por um activista do Partido Revolucionário Socialista. Em Dezembro os trabalhadores da siderurgia Putilov entraram em greve, o que levou ao aparecimento de ainda mais greves na cidade e fizeram quase parar todo o seu tecido industrial[7]. Em Janeiro de 1905 as greves continuaram e a 21 de Janeiro (OS 8) a cidade de São Petersburgo parou.

Mais grave aconteceu a 22 de Janeiro (OS 9), o *Domingo Sangrento* em São Petersburgo, em que a Guarda Imperial abriu fogo sobre manifestantes que marchavam em direcção do Palácio de

[5] O texto refere datas em calendário gregoriano. Onde assinalado "OS" (Old Style) refere-se a datas julianas do calendário russo anterior a 1918.

[6] https://books.google.pt/books?id=SZMtDwAAQBAJ&q=plehve+vyacheslav+von+encyclopedia+of+assassinations&pg=PA198&redir_esc=y#v=snippet&q=plehve%20vyacheslav%20von%20encyclopedia%20of%20assassinations&f=false (consultado em 31/01/2025)

[7] SALISBURY - **Black Night White Snow: Russia's Revolutions, 1905-1917**, p. 117.

Inverno para apresentar uma petição ao Czar Nicolau II. As graves consequências, com mais de 200 mortos, cerca de 800 feridos e perto de 7000 detenções[8], levaram a mais uma onda de greves por toda a Rússia, que marcaram o início da Revolução de 1905, mas também com repercussões na longínqua guarnição da 2ª Esquadra do Pacífico que se encontrava à data em Madagáscar.

Nesta abordagem vamos apresentar uma abordagem que foca questões logísticas físicas e anímicas, com reflexo sobre a missão naval russa e uma reflexão sobre as dificuldades em projectar as suas forças militares navais em cenários distantes, especialmente numa zona onde o inimigo tinha vantagem estratégica e actuava na sua zona natural, o Mar da China.

1. Da organização da missão

A opção de transferência das forças navais do Mar Báltico e do Mar Negro para o Extremo Oriente via Canal do Suez não era a única, mas efectivamente a melhor opção estratégica. Existia uma rota de passagem pelo Noroeste, por águas territoriais russas desde Murmansk no Mar de Barents, seguindo para Dikson no Mar de Kara, Tiksi no Mar Laptev, até Pekev e Mys Shmitdta no Mar de Chukchi, para atravessar o estreito de Bering até ao porto de Provideniya já no Mar de Bering. Deste porto até Vladivostok tinham ainda o porto de Korsakov que fica no sul da ilha Sacalina, na Baía de Aniva, junto ao estreito de Perouse antes de entrar no Mar do Japão. Muito pouco viável pela reduzida navegabilidade em face da época dos gelos e limitação de pontos de abastecimento.

Uma segunda rota encontrava-se na passagem pelo Canal do Suez, efectivamente a melhor opção, sem gelos, com múltiplos pontos de abastecimento e uma menor distância ao objectivo. Uma terceira rota era a via clássica do cabo da Boa Esperança, uma rota histórica para a entrada no Oceano Índico.

Para além da geografia física sobreponha-se uma geografia política de jogos de interesses imperiais, com especial impacto na missão da 2ª Esquadra do Pacífico em face da interferência política da Grã-Bretanha.

Actualmente muitas publicações generalistas e websites temáticos referem a interferência diplomática britânica na limitação das escolhas das rotas marítimas da esquadra russa, com referências ao incidente em Dogger Bank, mas trata de uma especulação histórica propagada com pouco fundamento.

O reflexo da industrialização da guerra, já anteriormente identificada na guerra hispano-americana de 1898, com o seu desfecho na batalha naval de Santiago de Cuba, onde a frota espanhola foi destruída por uma frota americana mais moderna que operava perto do seu território natural, era já um sinal de inevitabilidade para a frota russa.

A questão da distância entre a base e o ponto de batalha, em missões de longo curso, é importante porque influencia questões logística por vezes consideradas secundárias, mas

[8] RIASANOVSKY - **A History of Russia**

com verdadeiro impacto na velocidade e no consumo de combustível dos navios, em parte pela inevitavelmente da bioincrustação, que quando em níveis elevados reduz a velocidade máxima e implica um aumento de consumo em velocidade de cruzeiro, ou pela necessidade de sobrecarga de munições e carvão.

Outra relacionada com a distância da missão está relacionada com a duração da mesma, não foi menos importante e com consequências no moral (factor anímico) das guarnições, pelas privações e alterações climatéricas, em especial quando chegadas ao Oceano Índico e pela permanecia sob altas temperaturas e sem actividade como aconteceu em Madagáscar.

2. As condicionantes operacionais

2.1 Da geografia – Modelo de espaço e tempo

A percepção espacial da Terra foi alterada com a introdução de várias obras de engenharia de grande impacto para as comunicações de pessoas e bens, que nos finais do século XIX facilitaram, ou mesmo permitiram a transformação de vectores de influência política e económica, no caso russo uma expansão terreste consolidada para Oriente.

Por outro lado, edificação do Canal do Suez viria a trazer uma compressão do espaço e do tempo que mediava a ligação da Europa ao Extremo Oriente, que hoje é estudada num prisma de evolução tecnológica e de análise espaciotemporal, à luz da *teoria da compressão do espaço e tempo*, de David Harvey, 1989, que permite compreender a alteração de conceitos militares como o de evolução de zona de retaguarda ou de frentes activas descontínuas.

A missão da 2ª Esquadra do Pacífico permite uma evidente reflexão sobre questões de espaço e tempo, com os seus tempos em navegação e de esperas, especialmente com a introdução do facto da construção do canal do Suez, ter transformado de forma artificial a geografia marítima mundial desde 1869, uma redução de distância entre a Europa e a Índia em cerca de 7 mil quilómetros.

No que se refere a consequências do incidente de Dogger Bank, a nível de direito internacional a Rússia suportava a utilização do Canal de Suez pela Convenção de Constantinopla de 1888, uma espécie de acordo tácito de mar aberto, cuja utilização seria sempre possível "em tempo de guerra como em tempo de paz, por todos os navios de comércio ou de guerra, sem distinção de bandeira"[9], com uma zona fora das 3 milhas (águas territoriais) de neutralidade militar. O problema estava numa questão técnica de navegabilidade, porque o canal tinha apenas uma profundidade máxima de 8 metros[10] desde a sua inauguração, só viria a receber obras de melhoria com um afundamento para 14 metros em 1956, o que impedia a passagem dos navios de guerra russos de maior calado.

[9] Convenção de Constantinopla, de 29 de Outubro de 1888, assinado pela Grã-Bretanha, França, Alemanha, Império Rússia, Império Otomano, Império Austro-Húngaro, Espanha, Holanda e Itália.

[10] https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx (consultado em 31/01/2025).

2.2 Da Instabilidade – Modelo metodológico MSC

São várias as circunstâncias em que uma decisão, um acontecimento longínquo, ou mesmo um acidente local marcam a alteração de rumos económicos, políticos e sociais, mesmo que uns tenham sido programados e outros inesperados.

A frágil estabilidade internacional europeia foi colocada em causa em consequência de actos diplomáticos como a Conferência de Berlim (1884-85), que marcou a evolução da afirmação dos expansionismos coloniais europeus ocidentais em África e da Rússia na Ásia. Outro exemplo, foi o caso das decisões tomadas no Tratado de Shimonoseki de 1895, entre a China o Japão, que tiveram como consequência a guerra russo-japonesa de 1904.

Numa abordagem metodologica MSC, *most significant change*, de Rick Davies de 1994, evidenciaria as consequências do impacto de alterações políticas, económicas ou sociais, e teriam permitido identificar analiticamente um potencial estado de conflito antes do acontecimento se despoletar, assim como a localização o ponto geográfico de potencial de conflito na península de Liaodong.

Factores catalisadores estiveram ligados ao apoio da posição japonesa pela Grã-Bretanha e dos Estados Unidos da América, por outro lado os interesses geoestratégicos da Rússia o apoio da França e da Alemanha.

Um outro exemplo de acontecimento longínquo que influenciou a logística da 2ª Esquadra do Pacífico foi a alteração da posição francesa em relação à disponibilidade de utilização dos seus portos coloniais pela Rússia, depois da Crise de Tânger, ou 1ª Crise de Marrocos (1905-1906) iniciada a 31 de Março de 1905, que levou a um conflito diplomático entre a França e a Alemanha e a uma restrição da utilização de portos franceses na Indochina quase no final da missão.

2.3 Do ponto estratégico – Modelo gravitacional

Para estudos estratégicos sobre a região do Extremo Oriente no final do século XIX é interessante observar a política de colonatos russos na Manchúria, com a densificação de localizações urbanas através de intencional deslocação da centralidade de pólos de atracção humana, com a finalidade de provocar a localização de novos pontos estratégicos com importância política e militar, que uma vez instaladas tenderiam a criar dinâmicas próprias e a se tornarem por si sós, futuras zonas de fluxo migratório.

Compreender a importância de Port Arthur, ou de Vladivostock, nas suas intrínsecas tendências da evolução como zonas urbanas, poderá ser desenvolvida uma abordagem através do *modelo gravitacional de migração* de William Reilly de 1931, que deriva da *Lei Gravitacional* de Isaac Newton de 1687, que oferece uma perspectiva sobre como se desenvolve a atracção geográfica dos lugares.

2.4 Da tecnologia e sistemas referenciais

2.4.1 Os calendários

As questões de datas referidas em documentos coevos têm a necessidade de uma especial atenção, pelo facto de o sistema russo ainda se encontrar no período da guerra russo-japonesa sob o sistema juliano e do japão já no sistema gregoriano.

O Cisma do Oriente de 1054 levou a que a Europa não seguisse uniformemente a evolução do sistema de calendário e por diversas razões algumas regiões ortodoxas, como o Império Russo (1918) e por último o Reino da Grécia (1923) não tivessem adoptado oficialmente a partir de 1582 a substituição do calendário antigo juliano pela regulamentação e universalidade do sistema gregoriano, um sistema menos ideológico e mais científico, para conseguir acertar os meses com a sucessão das estações do ano no Hemisfério Norte (Europa).

Será interessante referir que o Império Japonês assimilou o calendário gregoriano europeu a partir de 1873, com o processo de ocidentalização e industrialização da sua sociedade. A normalização dos calendários antes de Grande Guerra era ainda um processo em curso, como se observa na obra utilizada como principal referência, *Sur le Chemin du Sacrifice*, em 1913, ao indicar entre parênteses as datas das notas do Comandante Semenoff com a correcção de 13 dias, o mesmo diferencial que vira a ser utilizado na reforma do calendário da Rússia soviética em 1918.

2.4.2 As estações do ano

Surge ao longo da missão a questão climática e o seu impacto nas guarnições. Dependendo da origem da documentação utilizada, quando se obtêm referências temporais na missão do Vice-Almirante Rozhestvensky, é possível identificar várias passagens entre os dois hemisférios ao longo da viagem, quebrando a continuidade formal das estações do ano e consequentemente uma diversidade climática.

Quando a 2ª Esquadra do Pacífico zarpou do Mar Báltico no início em Outubro de 1904 (Kronstadt) em pleno Outono, só viria a chegar ao Mar da China na Primavera de 1905 (Tsushima), um percurso entre dois pontos geográficos no hemisfério Norte.

Na realidade partiram de Libau, no Mar Báltico, e de Odessa, no Mar Negro, para um primeiro ponto de concentração fora de águas russa, em Tânger, ainda no Outono de 1904.

Esta manteve-se ancorada em Tanger até 3 de Novembro, quando se separou em duas divisões. A Divisão Secundária que suspendeu a 3 de Novembro e seguiu pelo Mar Mediterrâneo em direcção ao canal do Suez (Alger/Suda – Port Said) e a Divisão Principal que suspendeu a 5 de Novembro que seguiu em direcção do cabo da Boa Esperança (Dakar – Libreville/Gabão).

A Divisão Secundária manteve-se no hemisfério Norte até chegar a Djibouti a 3 de Dezembro (Outono) e suspende a 14 de Dezembro em direcção a Nosy-bé em Madagáscar, onde chega a 28 de Dezembro pelo Verão (hemisfério Sul).

Idêntica situação de passagem desordenada de estações do ano iria encontrar a Divisão Principal, que chegou a Libreville, no Gabão, a 1 de Novembro para reabastecer e suspendeu a 1 de Dezembro (Outono) para a passar a linha do Equador a 2 de Dezembro (Primavera) em direcção a Sul.

Encontrou o final da Primavera no Atlântico Sul desde a baía dos Tigres (5 Dezembro), sul de Angola, até cruzarem o cabo da Boa Esperança (19 Dezembro), onde encontraram condições climatéricas adversas, especialmente vento e estado do mar, incluindo um ciclone que a acompanhou entre 19 e 21 de Dezembro.

A 22 de Dezembro (Verão) em pleno Oceano Índico a Divisão Principal seguiu até Madagáscar, onde chegou a 28 de Dezembro e onde permaneceu até 29 de Março (Verão) quando seguiu em direcção a Singapura.

Já em plena navegação passou a linha do Equador a 1 de Abril, onde também passou de Outono para Primavera. Seguiu através do estreito de Malaca, cruzou por Singapura a 8 de Abril (Primavera) e chegou ao Mar da China onde fundeou em Cam-Ramh (Indochina) a 13 de Abril. Até à batalha final de Tsushima a 2ª Esquadra do Pacífico manteve-se no hemisfério Norte na estação da Primavera.

A variação climatérica resultante de uma navegação em direcção a Sul e posteriormente para Norte, com duas passagens pela linha do Equador, primeiro no Oceano Atlântico e depois no Oceano Índico, foi um dos obstáculos que a missão encontrou a que se juntou o calor tropical com efeito sobre as partes mecânicas e depósitos de munições, com especial efeito na qualidade das pólvoras químicas que por efeito de evaporação alteraram a capacidade energética e se desajustaram às tabelas teóricas para o cálculo de tiro, e efeito moral negativo sobre guarnições russas de homens do norte da Europa, mas também psicológico de um Natal em Madagáscar, em pleno no Verão de 1905.

2.4.3 Os sistemas métricos

Ao se consultar fontes russas, ou mesmo traduções anteriores à Revolução Soviética, existe a necessidade de tomar em conta que os padrões de medida utilizados no Império Russo, nem sempre estavam a par dos utilizados na Europa Ocidental, especialmente os adaptados depois do período das Guerra Napoleónicas.

A escala de temperatura Réaumur proposta em 1730, se bem que já tivesse sido abandonado em França desde 1790, por substituição da escala de temperatura de Celsius, teve uma larga difusão na época pela Europa, em particular na França, Alemanha e na Rússia, como se pode constatar pela sua referência nos trabalhos publicados por Dostoyevsky e Tolstoy.

Hoje pouco conhecida fora do mundo académico, a escala de Réaumur[11] (°Ré, °R), é encontrada em fontes russas coevas que referem as temperaturas atmosférica e da água do mar, durante a guerra russo-japonesa. Para uma conversão para o sistema métrico SI, há que assinalar que o ponto de congelamento da água (0°Ré) coincide com o ponto de congelamento da escala do sueco Anders Celsius, mas o ponto de ebulição é 80°Ré, ambas as escalas divididas em graus, mas em que um grau Réaumur vale 5/4 de um grau Celsius.

[11] René-Antoine Ferchault de Réaumur, 1683-1757, foi um físico e inventor francês. Propôs em 1730 a escala de temperatura Réaumur.

Como tal, nas fontes consultadas encontramos referências ao clima e à temperatura, com por exemplo *"... chaleur modérée: 22°R (27°C), avec une humiditè moyenne..."*[12].

2.4.4 Do carvão e a Companhia Hamburg-Amerika-Linie

O grande obstáculo logístico para a missão foi o reabastecimento e para obviar a questão a Marinha Imperial Russa teve a necessidade de fez um acordo de abastecimento com a empresa alemã, a Companhia Hamburg-Amerika-Linie, no qual foram alugados ao Governo russo 10 navios mercantes para transporte de carvão e de outros abastecimentos[13]., a partir do mês de Setembro de 1904.

Foram também contratados serviço de vigilância que comunicavam as observações efectuadas por TSF à força naval russa, ou outros menores com a disponibilização de pessoal técnico civil alemão embarcado em Kronstadt, respectivamente técnicos de TSF ligados à companhia Slaby-Arco, cozinheiros e mestres de hotel que operavam no navio-cozinha *Esperance*.

O apoio logístico viria ainda a ser renegociado a meio da missão para manter activo o contrato de abastecimento e não o terminar quando esgotadas as 340 mil toneladas de carvão inicialmente acordadas.

Pela carga e pelas condições de marítimas o consumo demonstrou ser superior ao esperado. Inicialmente garantido até à Baía de Angra Pequena (colónia sudoeste africano alemão), acabaria por ser estendido até ao Mar da China (Baía de Van-Fong, Indochina/França), em negociações já com a Esquadra em Nosy-Bé.

No entanto, houve uma alteração substancial no apoio logístico, os navios carvoeiros alemães deixaram de acompanhar a esquadra e passaram a navegar sozinhos e a encontrarem-se em pontos anteriormente combinados, no mar e em portos neutros[14]. No entanto os contratos com os civis alemães tiveram outro desfecho e chegados a Angra Pequena estes desembarcaram com a justificação que não tinham o desejo de assistir ao combate[15].

A incerteza de abastecimento levava a que os navios navegassem com os conveses quase a rasar o nível do mar e a aguentar assim uma borrasca que provocava alguns danos[16]. O consumo de carvão era uma questão de vida, ou de morte, para a 2ª Esquadra do Pacífico e como tal, a utilização deste era controlada, o que levou a que existissem ordens expressas para não se encher as fornalhas a granel, mas sempre em sacas controlo de consumos[17].

---

[12] SEMENOFF - **L'Escadre Rojestvvensky: sur le chemin du sacrifice carnet de notes**, p. 141.

[13] Revista Marítima Brazileira – **Operações marítimas da Guerra Russo-Japonesa: Quarta Parte, Batalha do Japão,** pp. 637-640.

[14] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p. 182.

[15] SEMENOFF - **L'Escadre Rojestvvensky: sur le chemin du sacrifice carnet de notes**, p. 180.

[16] https://naval.blogs.sapo.pt/tag/batalha+de+tsushima (consultado em 31/01/2025).

[17] SEMENOFF - **L'Escadre Rojestvvensky: sur le chemin du sacrifice carnet de notes**, p. 269.

2.4.5 Sobre o programa de abastecimento

Com um abastecimento programado para logo após a partida de Libau a 15 de Outubro[18], o primeiro foi a 17 de Outubro junto à ilha de Langeland, na Dinamarca, à entrada do Grande Belt, numa pequena baía sinalizada pelo farol de Keldsnor[19], ainda dentro do Mar Báltico, trasfega efectuada com o auxílio de navios dinamarqueses. Este ponto de abastecimento manteve-se activo pelo menos até 30 de Outubro para apoio de navios russos retardatários.

Tabela 1 - Pontos de abastecimento: de Libau a Tânger

Região	Local	Fontes de abastecimento
Mar Báltico	Libau (Rússia)	Porto militar Abastecimento russo
Mar Báltico	Ilha Langeland (Dinamarca)	Baía com farol Abastecimento fornecido por navios dinamarqueses e da Companhia Hamburg-Amerika
Mar Báltico	Cabo Skagen (Dinamarca)	Cabo com farol Abastecimento dinamarquês
Canal da Mancha	Dungeness (Grã-Bretanha)	Cabo com farol na costa da Inglaterra (Kent) Abastecimento britânico
Canal da Mancha	Cherburgo (França)	Porto comercial Abastecimento francês
Atlântico Norte	Vigo (Espanha)	Porto comercial Abastecimento espanhol
Atlântico Norte	Tânger (Marrocos/Espanha)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerka

Tabela 2 - Pontos de abastecimento: de Odessa a Tânger

Região	Local	Fontes de Abastecimento
Mar Negro	Odessa (Rússia)	Porto militar Abastecimento russo
Mediterrâneo	Souda (Creta)	Porto militar internacional (França, Inglaterra, Rússia e Itália)
Atlântico Norte	Tânger (Marrocos/Espanha)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento espanhol, francês e da Companhia Hamburg-Amerika

[18] As datas indicadas são referentes ao calendário gregoriano.

[19] O farol de Keldsnor que hoje existe é de 1905. Anteriormente existia um pequeno farol que desde 1885 a 1904 sinalizava o local. https://www.govisitlangeland.com/langeland/plan-journey/keldsnor-lighthouse-fyr-south-langeland-gdk1122853 (consultado 31/01/2025).

Tabela 3 - Pontos de abastecimento: de Tânger a Madagáscar (Via Cabo)

Região	Local	Fontes de Abastecimento
Atlântico Norte	Tânger (Marrocos/Espanha)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento espanhol, francês e da Companhia Hamburg-Amerika
Atlântico Norte	Dakar (França)	Porto comercial Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerika
Atlântico Norte	Libreville (Gabão/França)	Porto comercial Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerika
Atlântico Sul	Baía dos Tigres (Angola/Portugal)	No mar Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Atlântico Sul	Baía Angra Pequena (Namíbia/Alemanha)	Baía e instalações portuárias Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Índico	Ilha Sainte-Marie (Madagáscar/França)	Instalações portuárias piscatórias Abastecimento francês
Índico	Tatong (Madagáscar/França)	Baía e instalações portuárias Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerika
Índico	Nozi-Bé (Madagáscar/França)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerika

Tabela 4 - Pontos de abastecimento: de Tânger a Madagáscar (Via Suez)

Região	Local	Fontes de Abastecimento
Atlântico Norte	Tânger (Marrocos/Espanha)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento espanhol, francês e da Companhia Hamburg-Amerika
Mediterrâneo	Cadiz (Espanha)	Porto comercial Abastecimento espanhol
Mediterrâneo	Souda (Creta)	Porto militar internacional (França, Inglaterra, Rússia e Itália)
Mediterrâneo	Alger (Norte de África, Argélia/França)	Porto comercial Abastecimento francês
Mediterrâneo	Port Said (Egipto)	Porto de abastecimento de carvão do canal do Suez Abastecimento inglês e francês
Mar Vermelho	Djibouti (Francês)	Porto comercial e militar francês Abastecimento francês
Índico	Nozi-Bé (Madagáscar/França)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento, francês e da Companhia Hamburg-Amerika

Tabela 5 - Pontos de abastecimento: de Madagáscar a Cam-Ramh (Van-Fong)

Região	Local	Fontes de Abastecimento
Índico	Nozy-Bé (Madagáscar/França) (29 Março)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerika Suspenderam 45 navios em direcção a Cam-Ramh
Índico	Alto-mar (2 Abril)	Lat=7° 8' S Long= 59°5'E Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Índico	Alto-mar (Addu Atol/Maldivas) (4 Abril)	Lat 0° Long= 73 ° E Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Índico	Alto-mar (10 Abril)	Lat 0° 43'S Long=76°9´E) Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Índico	Alto-mar (11 Abril)	Lat = 0° 10'S Long = 77° 53' E) Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Índico	Alto-mar (16 Abril)	Lat = 3°27' N, Long = 90 56' E) Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Mar da China	Singapura (22 Abril)	Ao largo de Singapura Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Mar da China	Alto-mar (25 Abril)	(Lat 11°8'N Long = 11°° E) Abastecimento da Companhia Hamburg-Amerika
Mar da China	Cam-Ramh (Indochina/França) (27 Abril)	Porto comercial (ponto de concentração) Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerika
Mar da China	Baía de Van-Fong (Indochina/França) (11 Maio)	Abastecimento francês e da Companhia Hamburg-Amerika

Tabela 6 - Outros pontos de abastecimento

Região	Local	Fontes de Abastecimento
Atlântico Sul	Cape Town (África do Sul/Grã-Bretanha) (Dezembro 1904)	Navio-hospital Orel
Índico	Lourenço Marques (Moçambique/Portugal) (Janeiro 1905)	Dois cruzadores-auxiliares russos
Mar da China	Saigão (Indochina/França) (Abril 1905)	Navios de Transporte: Eridan, Kiew, Kitay, Jupiter e Prince-Gorchakoff. Cruzadores Auxiliares: Koubane, Terek e Oural
Mar da China	Saigão (Indochina/França) (Maio 1905)	Navio-hospital Orel e Navio-Hospital Kostroma

Como se verifica foram necessários múltiplos pontos de abastecimento, entre instalações portuárias comerciais e militares de elevada sofisticação até situações precárias em pleno alto-mar.

Será interessante observar uma coincidência geográfica em alguns dos pontos de abastecimento no Atlântico Sul, que apresentam uma consonância com os pontos de abrigo utilizados pelo navegador português Bartolomeu Dias (1450-1500), na sua viagem exploratória para a descoberta da passagem do oceano Atlântico para o oceano Índico, em 1487.

Sem o constrangimento de navegação à vela na procura dos ventos dominantes, a navegação a vapor induziu a liberdade de fazer uma cabotagem simplificada, mas eram necessários pontos de abrigo para os carvoeiros alemães fazerem o reabastecimento o que terá criado eventualmente essa coincidência, à qual se junta pelas mesmas características geográficas a amarração de cabos submarinos e as suas Estações telegráficas.

De Madagáscar a Cam-Ramh os constrangimentos não foram prioritariamente do foro climatérico, mas sim na maior probabilidade de existirem inimigos na região e na dificuldade de utilização de portos neutrais de influência britânica, o que reforçava a necessidade de garantir segurança nas trasfegas e uma maior regularidade de abastecimento, para que existisse sempre um nível de reserva de combustível compatível com a prontidão para combate[20].

2.4.6 Das comunicações

Os cabos submarinos

A questão das comunicações sofreu uma enorme evolução desde a introdução dos cabos submarinos. Estes permitiram um contacto ultramarino entre as esquadras e os seus almirantados em postos afastados das suas bases. No entanto, em 1904-1905 este contacto era inda pontual e restrito aos portos com amarração de cabos submarinos, uma vez que os sistemas TSF ainda eram de muito curto alcance.

Os cabos submarinos inicialmente lançados no fundo oceânico datam da década de 1850 para comunicação em telegrafia e no caso particular de África a ligação entre Angola (Moçâmedes, Benguela e Luanda) e a África do Sul (cidade do Cabo) desde 1889, através do cabo submarino Moçâmedes-Namibe-Cabo, e daqui ao resto do mundo[21]. Por outro lado, o Japão estrava ligado à rede de cabo telegráfico submarino transpacífico por San Francisco (Estados Unidos da América) via Havaí, Midway e Guam, para Filipinas, China e Japão, desde 1902.[22]

Na prática existia uma cobertura de comunicações para ambas as potências em conflito, mas também um sistema de espionagem a partir dos britânicos para favorecer os japoneses seus aliados.

---

[20] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p. 220.

[21] https://arquivo.aplop.org/sartigo/index.php?x=4706 (consultado em 31/01/2025)

[22] https://www.datacenterdynamics.com/br/notícias/uma-breve-história-sobre-os-navios-de-cabos-submarinos/ (consultado em 31/01/2025).

As rotas russas demonstram na sua planificação um aproveitamento de instalações portuárias para abastecimento em que existisse a coincidência da presença de estações telegráficas. A comunicação entre a esquadra russa com o seu Almirantado era escassa, mas também lenta devido aos serviços prestados de transmissão e retransmissão para São Petersburgo.

Por exemplo, quando a Divisão Principal estacionada em Sainte-Marie (Madagáscar) quis enviar um telegrama ao Almirantado teve de enviar um navio rápido a Diego-Suarez (Antsiranana), no extremo norte de Madagáscar (a 120 quilómetros de distância), onde a partir daí o telegrama foi transmitido para Antananarivo, no centro da ilha, depois para Mahajanga já na costa oeste da ilha e posteriormente retransmitido para Moçambique via cabo submarino. De Moçambique o telegrama seguiu para São Petersburgo via Zanzibar e Paris.

Com isto, o Vice-Almirante Rozhestvensky referiu que os seus telegramas, enviados entre Madagáscar e São Petersburgo, geralmente chegam a levar quatro dias e concluía que estes eram mantidos muito tempo nas linhas telegráficas inglesas, que tinha indícios que as mensagens eram alteradas[23] e transmitidas aos japoneses[24].

A telegrafia sem fios

Relativamente às transmissões sem fios a opção da Marinha Imperial Russa eram essencialmente diferentes das suas congéneres europeias[25], uma vez que equiparam os navios com equipamentos Slaby-Arco (faísca) de origem alemã, em vez de equipamentos Marconi (indução) de origem inglesa.

A questão de opção entre o sistema Marconi (Inglês) e o sistema Slaby-Arco (Telefunken alemão), foi discutido em vários países, como por exemplo em Portugal, que pelo menos entre 1901 e 1909 manteve experiências dos dois sistemas[26], como o efectuado em 1901 com sistema Marconi, ou em 1902 com sistema Slaby-Arco, ambos entre o cruzador D. Carlos e uma estação semafórica em terra.

A opção do sistema Slaby-Arco, comercializado pela alemã Telefunken, por parte da Marinha Imperial Russa insere-se também num contexto de pressão de alianças internacionais e de interesses geopolíticos, que colocavam muito mais a Rússia ao lado da Alemanha, do que da Grã-Bretanha. Em oposição a Marinha Imperial Japonesa viria a optar pelo sistema Marconi.

Os sistemas não eram compatíveis apesar de terem sido desenvolvidos quase em colaboração, mas seguiram vias industriais diferentes, mas essencialmente variavam no comprimento de onda e por conseguinte no sistema de antenas, o que radicalizou a guerra comercial anglo-germânica pela supremacia mundial da implementação das tecnologias sem fios. O sistema

[23] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p.176.

[24] CHAPMAN - Russia, Germany and the Anglo-Japanese Intelligence Collaboration, 1896–1906, pp. 41-45.

[25] QUEIROZ - A Companhia Portuguesa Rádio Marconi na Rede Mundial de Comunicações (1906-1936).

[26] https://telefoniasemfios.blogspot.com (consultado em 31/01/2025).

Slaby-Arco[27] foi também adoptado pela Marinha alemã e russa o sistema Marconi pelos ingleses e seus aliados, como Portugal.

Apesar do sistema Slaby-Arco ser a norma para os navios russos, alguns os navios de transporte e cruzadores-auxiliares estavam equipados com sistemas Marconi, ou mesmo com ambos os sistemas, como no caso do transporte Russ.

O sistema alemão Slaby-Arco tinha a desvantagem de ser extremamente pesado (6 toneladas) mas tinha a vantagem de ser o único que conseguia um alcance de 60 Km. Este alcance era efectivamente muito importante, já que a comunicação visual (bandeiras) em condições óptimas de visibilidade não ultrapassavam os 7 Km. A Marinha russa já tinha anteriormente utilizado no Mar Negro um outro sistema comunicação antes de 1902, o sistema Popov, mas este apenas tinha um alcance máximo de 10 Km.

A partir de 1902 os couraçados russos da Classe *Poltava* e da Classe *Borodino* foram equipados com sistema Slaby-Arco. Em contrapartida todos os navios japoneses estavam equipados com sistema Marconi desde 1901, mas com grande variação de alcance rádio, entre 15-80 Km, dependendo das antenas.

A esquadra japonesa estava totalmente dependente da sua capacidade rádio, uma vez que o Japão não tinha uma reserva de carvão suficiente para manter a esquadra sempre a navegar. A Marinha Imperial Russa tinha a capacidade técnica para interverir nas comunicações japonesas e bloqueá-las temporariamente, mas falhou esta importante vantagem[28] em Tsushima.

Do armamento

Teoricamente o armamento da esquadra russa não era inferior à japonesa, quando a enfrentou no estreito de Tsushima, até tinha um poder de fogo um pouco superior.

O alcance efectivo das armas tinha aumentado desde a última guerra em que o Japão tinha entrado em 1895, onde os combates foram efectuados a uma distância média de 1.500m, mas na guerra Russo-Japonesa de 1904-1905, dez anos depois, os combates navais já tinham passado para uma distância média de 5.500m[29].

Outra alteração nas tácticas navais veio da introdução de torpedos móveis de longo alcance e de aparelhos ópticos para controlo de tiro. O aparecimento dos torpedos viria a obrigar a um desenvolvimento do armamento secundário de nesta época pré-dreadnought se caracterizou por uma uniformização das batarias secundárias[30].

Outra evolução ao nível do desenho dos navios foi o sistema de blindagem, que tinha um efeito defensivo contra canhões de pequeno e médio calibre. Os primeiros desenhos

[27] https://www.britannica.com/biography/Adolf-Slaby (consultado em 31/01/2025).

[28] FORCZYK - **Russian Battleship vs Japanese Battleship: Yellow Sea 1904-05**, p. 33.

[29] SONDHAUS - **Naval Warfare 1815–1914**, pp. 170-171, p.189.

[30] GARDINER - **Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship**, **1815–1905**, pp.125-126.

navais concentravam a blindagem em zonas críticas, que se deu o nome de *navios protegidos*. Posteriormente, com advento de munições de alta capacidade explosiva e armas de tiro rápido a partir de 1880, foi necessário alterar os conceitos de construção naval e estes passaram a estar capacitados por uma blindagem contínua de espessuras variáveis, que se deu o nome de *navios blindados*, termo que se abandonou com a generalização da blindagem.

A blindagem foi evoluindo e da utilização de um composto de ferro e aço desde os finais da década de 1880, até na década de 1890 se ter passado a utilizadao aço de diversa qualidade, onde se viria a distinguir o produzido pela Krupp.

Durante a guerra russo-japonesa vamos encontrar ao serviço de ambas as marinhas navios produzidos com o conceito de protegido e de blindado, que se irão defrontar directamente, mas também uma nova classe de pequenos navios torpedeiros com capacidade de destruírem grandes couraçados e as primeiras ameaças de presença de submarinos[31].

Directores de tiro

A questão da visibilidade de tiro era fundamental para o sucesso do combate. Para um combate entre couraçados, navios de grande dimensão, em pleno dia era possível obter a detecção até 27 Km e ao amanhecer, ou anoitecer pouco menos de 9 Km. De noite a observação era mínima para duelos de artilharia, o muito propício para ataques de torpedeiros.

Sendo a visibilidade um factor determinante, a diferença entre os sistemas ópticos de controlo de tiro (rangefinder) instalados nos navios russos e japoneses marcaram significativamente o desfecho da batalha de Tsushima. Os couraçados russos estavam equipados com o rangefinder Liuzhol de 1880, que apresentava um alcance efectivo de 3.600m. Este tinha por base um sistema de medida entre dois pontos verticais no alvo, com referência à linha-de-água. Por consulta de tabelas de referência obtinha o cálculo de distância ao alvo e a elevação das peças para atingir o mesmo. Em combate o fumo, os geiseres dos tiros falhados, a velocidade e a manobra dos navios dificultava a correcção de tiro.

Os couraçados da Classe *Borodino* receberam sistemas ópticos de tiro (rangefinder) Barr & Stroud FA2, de 1901, de alcance efectivo de 5.500m e por coincidência de imagem. A comunicação entre o controlo de tiro e as peças era efectuado por um sistema Geisler M1893/94 de indicadores eletromecânicos nos navios russos.

Os couraçados japoneses estavam equipados com sistemas ópticos de tiro (rangefinder) Barr & Stroud FA3, de 1903, que apresentava um alcance efectivo de 7.300m. Este funcionava por coincidência de imagem, em que o oficial de tiro fazia coincidir horizontalmente as duas imagens no centro do sistema óptico, obtendo de imediato numa escala a distância do alvo. Este sistema era muito mais rápido do que o sistema Liuzhol utilizado genericamente pela Marinha russa[32]. A superioridade do sistema de controlo de tiro era coadjuvada pela uti-

[31] SONDHAUS - **Naval Warfare 1815–1914,** pp.155–156, pp.182–183.

[32] FORCZYK - **Russian Battleship vs Japanese Battleship: Yellow Sea 1904-05**, p. 56.

lização de um sistema telescópico de observação do tiro com uma capacidade de magnificar 24 vezes a imagem. Para a comunicação das ordens de tiro entre a ponte e as torres os navios japoneses utilizavam um sistema de buzinas, mensageiros e em ordens escritas[33].

Esta desvantagem por parte da Marinha russa, tentou ser minimizada. Foram fornecidos em 1904, antes da partida de Libau, rangefinderes Barr & Stroud FA3 aos couraçados *Retvizan e Tsesarevich* da 1ª Esquadra do Extremo Oriente e rangefinderes Barr & Stroud FA3 aos couraçados da Classe Borodino da 2ª Esquadra do Extremo Oriente, mas estes não chegaram a ser montados em qualquer dos casos.

Nos navios da 1ª Esquadra do Extremo Oriente nenhum dos navios estava equipado com sistema telescópico de observação de tiro e na 2ª Esquadra do Extremo Oriente os navios foram equipados com o sistema telescópico Perepelkin pouco antes de partirem de Libau, mas as guarnições não foram treinadas para os utilizarem[34].

Submarinos

Na guerra russo-japonesa (1904-1905) a arma submarina esteve presente, mas sem qualquer efeito em termos de afundamento ou danos a navios de guerra, auxiliares ou navios mercantes[35].

Relativamente à Marinha Russa, as fontes existentes não são passíveis de validar, mas existe a referência a um submersível ter sido supostamente transportado para Port Arthur, antes de 1900 e uma outra indicação em que o couraçado Tsesarevich, em 1903, terá trazido consigo um submersível de construção francesa, da Europa para Port Arthur, mas não foi possível cruzar esta informação com outras fontes[36].

Essa mesma fonte russa indica que existia em Vladivostok um núcleo de treze submersíveis no final do Verão de 1905, no entanto o anuário Conway's 1906-1921 apenas reporta a existência 12 submersíveis russos no Extremo Oriente nessa data.

Relativamente à Marinha Imperial Japonesa, existe o registo da encomenda de cinco submersíveis tipo Holland, aos Estados Unidos da América, em 14 de Junho de 1904. Estes foram construídos pela companhia americana Electric Boat Company, nos estaleiros de Fore River, em Quincy, Massachusetts USA, e entregues em secções ao Yokosuka Naval Arsenal, em Yokohama, a 12 de Dezembro de 1904.

Tratava-se de submersíveis do tipo Holland Type VII, construídos pelo engenheiro Arthur Leopold Busch, que os acompanhou até ao Japão, assim como outros técnicos americanos que deram instrução às duas primeiras guarnições. O projecto foi executado em complete segredo, uma vez que os Estados Unidos da América eram neutrais na Guerra Russo-Japonesa.

---

[33] https://en.topwar.ru/174152-razmyshlenija-o-tochnosti-strelby-pri-zavjazke-cusimskogo-srazhenija.html (consultado em 31/01/2025).

[34] FORCZYK - **Russian Battleship vs Japanese Battleship: Yellow Sea 1904-05,** pp. 26-27.

[35] WILLMOTT - **The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chanak, 1894–1922, Vol. 1**, p. 101.

[36] SPIRIDONOVA, Liudmila. **The Navy of the Russian Empire**, p. 261.

O cumprimento do prazo de construção e entrega dos submersíveis ao Japão valeu a Bush a medalha da Ordem do Sol Nascente de 4ª Classe, oferecida pelo Imperador do Japão.

A este conjunto inicial de cinco submersíveis, os japoneses adicionaram a construção nacional de mais dois de tipo Holland em 1905, presume-se sob licença, mas estes só ficaram prontos na Primavera[37] de 1906.

Quando o Japão declarou guerra à Rússia, em 8 de Fevereiro de 1904, o Japão não tinha submersíveis, e só recebeu a entrega dos primeiros[38], em 12 de Dezembro de 1904, depois da 2ª Esquadra Russa do Pacífico já ter partido de Libau (Mar Báltico) a 15 de Outubro de 1904.

Os estaleiros navais em Yokohama colocaram operacional o primeiro submersível a 1 de Agosto de 1905, o que torna impossível a presença desta arma japonesa em qualquer parte do Mar Mediterrâneo, do Oceano Atlântico, Oceano Índico, ou mar da China no ano de 1904, ou na durante a queda de Port Arthur (5 Janeiro de 1905), ou da Batalha de Tsushima (28 Maio de 1905).

Assim, quando à data destruição da 1ª Esquadra Russa do Extremo Oriente (Dezembro de 1904), da queda de Port Arthur (5 Janeiro de 1905), ou até à Batalha de Tsushima (28 Maio de 1905) todas as ameaças de presença de submarinos foi falsa.

2.4.7 Do moral das tropas

As guarnições russas eram compostas por homens do norte da Europa, habituados a um clima frio em Dezembro e não tinham experiência de permanência embarcados por longos períodos. Estavam obrigados a uma gestão de espaço partilhado em algumas zonas com bois, porcos, gansos e galinhas para alimentação, numa situação que em pouco contribuía para as condições de salubridade nos navios.

A partir da entrada no Oceano Índico o moral das guarnições apresentou uma deterioração muito rápida, pelo clima, pela doença, mas também pelas condições físicas e do esforço contínuo exigido para manter a esquadra a navegar.

A doença física alastrava dentro dos navios, por razões internas às condições de higiene a bordo, mas também em resultado dos contactos directos com terra, ou indirectos com os trabalhadores locais nos momentos de trasfega de carvão.

O calor em Dezembro, o calor intenso nas salas das caldeiras e os gases tóxicos resultantes da combustão do carvão (CO_2) matavam[39].

Outro foco de doenças, que vinha desde Dakar estava ligado ao hábito dos oficiais trazerem animais selvagens a bordo: papagaios, macacos, sapos, camaleões, cobras, crocodilos, etc.[40], aos quais se adicionavam entre os fenos pragas de insectos rastejantes.

---

[37] EVANS, C. David; PEATLE, R. Mark. **Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941**, p.177; JENTSCHURA - **Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945**, p. 160.

[38] WILLMOTT - **The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chanak, 1894–1922, Vol. 1,** p. 101.

[39] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p.177.

[40] Idem.

Em Janeiro o navio de transporte *Malaya* viria a ser enviado de volta à Rússia com várias dezenas de homens muito doentes, incluindo 28 com tuberculose aguda, mas em geral todas as guarnições da esquadra apresentavam erupções cutâneas tropicais e malária[41].

A permanência prolongada na zona tropical trazia doenças, especialmente de estômago e este estado constante de doença espalhou entre as guarnições uma desconfiança sobre a actuação dos médicos, ao ponto de considerarem que estavam a ser envenenados por estes[42].

A doença moral, a desmoralização, alastrou-se depois da entrada no Oceano Índico e casos de revolta e de deserção eclodiram. A notícia da destruição da 1ª Esquadra Russa do Extremo Oriente, entre 5 e 7 de Dezembro de 1904, agravou a situação moral.

Parados em Madagáscar, em Dezembro o *Suvorov* teve o seu primeiro desertor. Aos marinheiros russos a exuberante paisagem tropical era uma muito melhor opção de vida do que se manterem nos intoxicantes couraçados. Seguiram-se revoltas na tripulação do transporte *Malaya* e na guarnição do *Suvarov*.

O comportamento das guarnições no porto de Nosy-Bé tornou-se ainda mais miserável do que tinha acontecido em Port Said, jogo e prostituição encheram as ruas locais, ao ponto de obrigar a regras de acesso a terra[43].

Em Janeiro a guarnição do cruzador *Nakhimov* também se revoltou, roubos no couraçado *Oslyabya,* vandalismo em terra por parte de homens do torpedeiro Grozny, mais uma deserção no *Kamchatka*[44] e, mais tarde, em Abril foi a vez de se registarem revoltas a bordo do couraçado *Oryol*[45].

A notícia da rendição de Port Arthur a 5 de Janeiro de 1905, tinham deixado a missão sem objectivo e a notícias sobre a revolta popular após o massacre do Domingo Sangrento, de 9 de Janeiro, cujas consequências deram início à chamada Revolução Russa de 1905, tiveram certamente também impacto sobre as guarnições da esquadra russa em Madagáscar, especialmente porque a maioria dos homens eram de São Petersburgo e arredores.

3. Até chegarem a Tsushima

3.1 De São Petersburgo a Tânger

No Outono de 1904, a 15 de Outubro, a 2ª Esquadra do Pacífico zarpou de Libau no Mar Báltico, com oito couraçados, oito cruzadores, nove contratorpedeiros, nove transportes e um quebra-gelos. Quase simultaneamente partiram de Odessa cinco transportes e um navio-hospital, o que formou globalmente uma força naval de 41 navios.

---

[41] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p. 232.

[42] Idem.

[43] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p. 192.

[44] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p. 232.

[45] Idem.

O nervosismo russo levava-os a considerar como viável a presença de navios japoneses no Atlântico e no Mediterrâneo, como se pode constatar pelos falsos alertas de presença de inimigos, quatro torpedeiros japoneses e de um balão de observação, escondidos num porto dos fiordes de Skagerrak (Noruega).

Em estado de alerta máximo, a 19 de Outubro os navios provenientes de Libau navegaram em direcção ao cabo Skagen (Dinamarca) formados em linha de fila, os quais com um distanciamento de cerca de 900m entre navios criavam uma coluna de cerca de 37 Km.

Logo a 21 de Outubro durante a noite teve lugar o incidente de Dogger Bank, quando dois navios de transporte (*Kamtchatka* e *Malaya)* perderam o contacto com a esquadra e entraram em pânico, o que os levou a comunicar estarem a ser perseguidos por torpedeiros japoneses. Isto fez com que vários navios da esquadra disparassem uns sobre outros, incluindo o couraçado *Kniaz Souvaroff* que atingiu o cruzador *Aurora*.

Na realidade tratou-se de uma flotilha de 30 embarcações pesqueiras inglesas pertencentes à casa Kersal Brothers and Beating, que estavam numa faina normal e sinalizada por luzes regulamentares. Terá sido eventualmente o código de recolher redes de pesca pelo lançamento de um foguete luminoso verde, que terá sido confundido pelos vigias da esquadra russa como fogo inimigo. Uma das embarcações pesqueiras foi afundada e várias outras atingidas.

Um outro incidente menos conhecido, incidente de Dardanelos, teve lugar na passagem de navios vindo de Odessa pelo estreito de Dardanelos. Dois navios de transporte armados em cruzadores-auxiliares, que se juntaram um pouco mais tarde à esquadra, o *Rion (ex-Petersburg)* e o *Dniepr (ex-Smolensk)*, atacaram e apresaram um vapor inglês o que gerou igualmente protestos por parte do Governo britânico[46].

A longa linha de navios russos ao entrar no Mar do Norte dividiu-se em três grupos: a divisão de cruzadores de sete navios seguiu directamente para Vigo (Espanha); a flotilha de sete contratorpedeiros foi reabastecer em Cherburgo (França) e seguiu para Vigo, e; as restantes unidades abasteceram em Dungeness (Inglaterra) e seguiram para Tânger (Marrocos).

Chegaram os cruzadores a Vigo a 26 de Outubro e os contratorpedeiros dois dias depois. O que se esperava ser um reabastecimento rápido foi, por causa do incidente de Dogger Bank, um longo período de espera fundeados no porto até 31 de Outubro, data em que receberam ordens para suspender e seguir para o Porto de Tânger[47].

Os navios vindos de Odessa, partiram 17 de Outubro e chegaram a Barcelona (Espanha) a 31 de Outubro, onde efectuaram reabastecimento antes de seguirem para Tânger onde se reuniram à 2ª Esquadra Russa do Pacífico a 3 de Novembro.

[46] PLESHAKOV - **The Tsar's Last Armada**, p. 179.

[47] O Governo russo viria a pagar a 1 de Março de 1905 à Grã-Bretanha uma indemnização de 65.000 libras (10.920.000 Eur/2024) para reparação de danos efectuados em Dogger Bank.

3.2 De Tanger a Madagáscar

Desde 29 de Outubro começaram a chegar os primeiros navios russos e a 3 de Novembro a força estava completa. Foi então que o comandante-em-chefe da Esquadra Russa, o Vice-Almirante Zinovy Rozhestvensky, a dividiu em duas Divisões.

A Divisão Principal comandada por si, composta por seis couraçados, cinco cruzadores, dois contratorpedeiros e 13 transportes, que suspenderam a 5 de Novembro para Dakar.

A Divisão Destacada comandada pelo Contra-Almirante Folkersahm, composta por dois couraçados (*Sissoi-Veliki*, *Navarin*), três cruzadores, sete contratorpedeiros e dois transportes, suspenderam a 3 de Novembro para Souda (Creta).

Uma última divisão naval, denominada Divisão Retardatária, comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra Dobrotwisky, que partiu a 16 de Novembro de Libau composta por dois cruzadores (*Oleg* e *Izumrud*), cinco cruzadores-auxiliares, cinco contratorpedeiros e um transporte, que chegaram a Tânger a 4 de Dezembro, já depois das divisões navais terem partido. A Divisão Retardatária então foi dividida em dois grupos: Cabo e Suez, e partiram em perseguição em direcção a Madagáscar, mas esta só se juntaria completamente à 2ª Esquadra do Pacífico em Madagáscar a 18 de Fevereiro.

3.2.1 Para Madagáscar via Canal do Suez

A Divisão Destacada suspendeu de Tânger a 3 de Novembro, tendo navegado em dois grupos: o grupo dos cruzadores e transportes (Tânger-Souda) formado por dois couraçados (*Sisoi-Veliki, Navarin*), três cruzadores e cinco transportes, e; o grupo dos contratorpedeiros (Tânger-Alger-Souda), formado por sete contratorpedeiros. Esta separação esteve ligada com a questão logística de reabastecimento e autonomia dos navios. Já em Souda juntaram-se mais alguns navios de transporte vindos directamente de Odessa.

Na saída do Mar Vermelho e entrada do Golfo de Aden, rumaram para Djibouti, onde existia uma instalação portuária importantíssima para navegação a vapor e como tal o ponto de reunião escolhido para a Divisão Destacada aguardar pela Divisão Retardatária que também viria pelo Canal do Suez. Mas com a demora a Divisão Destacada acabou por não espera e a 14 de Dezembro suspendeu e dirigiu-se para Nosy-Bé onde chegou a 18 de Janeiro.

3.2.2 Para Madagáscar via Cabo da Boa Esperança

De 5 a 16 de Novembro a Divisão Principal deslocou-se entre Tânger e Dakar sem problemas, onde se foi encontrar com os navios alemães da Companhia Hamburg-Amerika que a ali a esperavam para reabastecimento.

De 26 de Novembro a 1 de Dezembro a Divisão Principal executou uma segunda etapa entre Dakar e Libreville, onde mais uma vez os navios alemães da Companhia Hamburg-Amerika a aguardavam. É então que surgem os primeiros problemas, em que parte dos oficiais desobedece à ordem de interdição de ida a terra e se dão os primeiros contactos com doenças tropicais.

Na etapa seguinte a Divisão Principal viria a atravessar a linha do Equador e com isto passou da estação do ano de Outono para Primavera. Para além da alteração da progressão climática, também seria um percurso diferente sem um grande porto francês disponível para efectuar o reabastecimento. A baixo da linha do Equador a maior parte das zonas costeiras eram territórios coloniais britânicos ou portugueses, com poucas excepções como a zona alemã da África Ocidental Alemã (Deutsch-Westafrika) (Namíbia).

De 1 a 7 Dezembro o Vice-Almirante Rozhestvensky navegou de Livreville até a Baía dos Tigres em Angola, para efectuar mais um reabastecimento dos navios. Fundeou ao largo da baía e deu início ao reabastecimento com o suporte de navios alemães da Companhia Hamburg-Amerika, entretanto chegados.

É então que se regista o incidente da Baía dos Tigres, entre 5 e 7 de Dezembro de 1904. Desde 30 de Novembro que a canhoneira *Limpopo*, comandada pelo 1º Tenente Silva Nogueira, se encontrava fundeada na Baía dos Tigres. A 5 de Dezembro foi informada pelo vapor inglês *Aberlour*, que procedente de Libreville se aproximava uma esquadra russa.

A 6 de Dezembro de 1904 o 1º Tenente Silva Nogueira contactou o Almirante Rozhestvensky e comunicou-lhe a imposição do cumprimento das regras do direito internacional marítimo e das convenções de Haia, face à neutralidade portuguesa[48] na guerra Russo-Japonesa, na realidade muito mais justificado pela aliança com a Inglaterra.

A presença da canhoneira *Limpopo* foi reforçada pela chegada da canhoneira *Cacongo,* comandada pelo 1º Tenente António Pinheiro Silvano.

Os navios russos acabaram por sair da Baía dos Tigres dentro do prazo de 24 horas, para evitar problemas diplomáticos e constrangimentos de maior, uma vez que ainda tinham de passar por toda a costa da África do Sul.

Saída a Divisão da Baía dos Tigres, o navio-hospital *Orel* seguiu sozinho para Cape Town, onde chegou a 20 de Dezembro. Após reabastecimento seguiu solitário até Madagáscar onde se reuniu a 29 de Dezembro com a Divisão Principal em Sante Marie.

Os outros navios seguiram para a baía de Angra-Pequena na África Ocidental Alemã (Deutsch-Westafrika) (Lüderitz-Namíbia), onde chegaram a 11 de Dezembro.

Colhidos por uma tempestade só conseguiram começar a reabastecer a 13 e terminar a 15. No dia 17 de Dezembro a Divisão suspendeu e dirigiu-se para o Cabo da Boa Esperança, onde chegou a 19 de Dezembro e se deparou com um ciclone que durou até 21 de Dezembro.

A 22 de Dezembro já no Oceano Índico chegou o Verão. A Divisão dirigiu-se sem mais problemas até à costa oriental de Madagáscar e fundeou a 29 de Dezembro junto à Ilha de Sante Marie. Estava na costa oposta onde se encontrava a Divisão Destacada à sua espera desde 28 de Dezembro. A 3 de Janeiro deslocou-se um pouco para Norte e fundeou em

[48] FREIRE - **João Roby e o desastre do Vau de Pembe (Angola, 1904)**, pp.108-110.

Tatong. A 9 de Janeiro dá-se a junção da Divisão Principal de Rozhestvensky com a Divisão Destacada de Folkersahm em Nosy-Bé e entre 15 de Janeiro e 18 de Fevereiro chegaram a Nosy-Bé os grupos de navios da Divisão Retardatária de Dobrotwisky.

3.3 De Madagáscar a Cam-Ramh

A espera em Madagáscar foi desastrosa para o estado anímico geral das guarnições e do comando que se alastrava depois da entrada no **Oceano Índico**. Sem actividade e com as notícias negativas que chegaram ao conhecimento dos oficiais e marinheiro, os casos de revolta e de deserção começaram a eclodir.

Houve revoltas nos couraçados *Kniaz Suvarov* e *Oryol*, transporte *Malaya* e no cruzador *Nakhimov*, vandalisno no contratorpedeiro *Grozny*, roubos no couraçado *Oslyabya* e tumultos em Nosy-Bé, como anteriormente referido.

Nesta ocasião o *most significant change* esteve ligado com as notícias da destruição da 1ª Esquadra Russa do Extremo Oriente, a queda de Port Arthur, as notícias sobre o massacre do Domingo Sangrento de 9 de Janeiro e, também, a derrota na Batalha de Mukden a 10 Março.

Entretanto, tinha partido de Libau uma esquadra de reforço, denominada de 3ª Esquadra do Pacífico[49] sob o comando do Contra-Almirante Nebogatoff, na realidade composta por navios sem valor de combate, perante o qual o Almirante Rozhestvensky decidiu não os esperar.

Esta tinha suspendido a 16 de Fevereiro de 1905 e seguiu a rota do Suez em direcção a Souda-Port Said-Djibouti onde chegou a 2 Abril. Depois de uma breve pausa para reabastecimento seguiu directamente para Cam-Ramh, para se reunir à 2ª Esquadra do Pacífico. Viria a receber ordens para se deslocar para Van-Fong, onde a 24 de Maio se reuniu finalmente à 2ª Esquadra e na qual os seus navios foram integrados.

3.4 A entrada no Mar da China

A 2ª Esquadra do Pacífico, a 29 de Março, suspendeu de Nosy-Bé com 41 navios em direcção ao Mar da China. A 4 de Abril, fez uma paragem para abastecimento junto ao atol das Maldivas, local onde foi tomada de decisão sobre rota a seguir, Estreito de Malaca e não o Estreito de Sunda (Indonésia).

A 16 de Abril, foi efectuada uma paragem para abastecimento antes de entrar a passagem pelo Estreito de Malaca. Entretanto, tinham chegado notícias (falsas) sobre a presença de navios e submarinos japoneses na zona de Singapura. A 22 de Abril a 2ª Esquadra passou por Singapura e entrou no Mar da China.

As informações transmitidas pela espionagem russa do Extremo Oriente, em 1905, à acerca da presença de unidades inimigas revelaram-se sistematicamente falsas.

[49] Composta por quatro couraçados, um cruzador, dois cruzadores-auxiliares, cinco navios de transporte, um navio-oficina e um navio-hospital (*Kostroma*).

Quando a Esquadra saiu de Nosy-Bé, uma mensagem vinda da China alertava Rozhestvensky para a saída de um transporte especial da base naval de Sasebo (Japão), que carregava com três submarinos e que este se dirigia para Sul (Mar da China).

Outra mensagem vinda de Bornéu, indicava terem sido avistados em Natura (Norte de Bornéu) sete navios da Marinha Imperial Japonesa e que estes estavam baseados em duas estações navais: uma no arquipélago dos Cocos (Britânica) e outra em Kedah (Malaca/Britânica), onde mantinham a presença de cruzadores-auxiliares, lanchas torpedeiras e eventualmente submarinos.

Ainda, outra informação recebida durante a passagem do Estreito de Malaca, indicava a presença de uma esquadra da Marinha Imperial Japonesa em Labuan (Mar da China, Norte de Bornéu), com a existência de cinco submarinos aí estacionados, e uma flotilha de torpedeiros nas ilhas de Natuna (Mar da China, Sul de Bornéu).

Acrescentava-se, ainda, outro constrangimento com a alteração da posição diplomática de França, com a Crise de Tânger, iniciada em Março 1905 (1905-1906), que alterou a ancestral rivalidade entre França e Inglaterra. Esta que tinha sido acentuada quando em 1889, quando do incidente de Fachoda (Sudão) ligado à expansão de linhas-férreas nas zonas coloniais em África, tinha levado ao acordo Entente Cordiale de 1904, em que foram reconhecidos o controlo britânico sobre o Egipto e o controlo francês sobre Marrocos, assim como o delimitar de outras zonas de influência.

A Aliança Franco-Russa de 1892, explicava as facilidades portuárias que a França facultava à Rússia, mas a Crise de Tânger de 1905 viria a alterar o comportamento da França, com a perda da influência sobre Marrocos, com a independência deste território e o aumento da influência alemã sobre o mesmo.

A França passou a alinhar mais com os interesses da Grã-Bretanha (aliada do Japão), o que levou à diminuição do apoio logístico à Marinha Russa no Mar da China.

Na realidade também existiu uma coincidência de datas entre a saída dos navios russos de Madagáscar, com a nova posição diplomática da França, que levou o declarar o porto de Cam-Ramh, como neutro e a impor a saída do mesmo em 24 horas.

Após a 2ª Esquadra do Pacífico ter passada por Singapura, a 22 de Abril entrou no Mar da China e chega a 27 de Abril a Cam-Ramh (Vietname).

A 11 de Maio a França formalizou o pedido para que Esquadra Russa saísse de Cam-Ramh, mas indicou a possibilidade de transferência para um local menos internacionalmente visível, a baía de Van-Fong (Vietname). Já nesta nova localização, a 14 de Maio, os navios foram reabastecidos com o apoio de meios franceses locais e por uma última vez pela Companhia Hamburg-Amerika.

Nesse mesmo dia de 14 de Maio, a 2ª Esquadra do Pacífico iniciou o seu avanço em direcção do Mar do Japão. O Vice-Almirante Rozhestvensky formou 38 dos seus navios para a batalha e decidiu passar pelo Estreito da Coreia (Mar do Japão) para tomar o rumo para o porto de Vladivostok.

Os navios considerados inúteis foram mandados regressar à Rússia via canal do Suez: seis transportes foram enviados primeiro para Saigão, e; sete transportes, mais o navio-oficina *Xenia,* primeiro para Shangai. Outros três transportes foram enviados isolados para Vladivostok por uma rota externa ao Japão, em pleno Oceano Pacífico.

O confronto final concretizou-se na conhecida Batalha de Tsushima, 27-28 Maio de 1905, com o seu desfecho desastroso para a Marinha russa.

Normalmente em batalhas navais a contabilização de perdas é efectuada em termos de número de navios e não de perdas de homens, mas a extensão da derrota russa leva a se avaliar pelo número de perdas humanas. Cerca de 5.045 oficiais e marinheiros terão sido mortos, 6.106 feitos prisioneiros e 1.862 internados em navios e portos neutros. De toda a 2ª Esquadra do Pacífico apenas 1.227 homens escaparam da morte, cativeiro ou internamento. Em contrapartida, as baixas japonesas totalizaram 699 oficiais e marinheiros.

Conclusão

A nível tecnológico observou-se um confronto entre dois patamares de evolução muito diferentes. O russo demonstrou um controlo de tiro (método) e de sistemas ópticos (técnico) inferior, consequentemente com um menor alcance efectivo para a sua artilharia.

A nível motivacional a missão sofreu de cansaço: sete meses de navegação, doenças tropicais, notícias de derrotas militares no mar e em terra, notícias de revolução na Pátria, anulação do objectivo primário. A força anímica para uma vitória estava esgotada à partida.

A nível táctico a Rússia demonstrou uma incapacidade de comunicação de mensagens (ordens) entre navios e optou por uma manobra de fuga para a frente, com navios à partida de menor velocidade que do inimigo. A utilização de cruzadores-auxiliares para protegerem os cruzadores de ataques de torpedos (muros), menor número de peças de artilharia (poder de fogo) e, ainda, deu a possibilidade de o inimigo manobrar, se posicionar e abrir foco de bombordo e de estibordo em simultâneo.

A nível estratégico a missão tinha um plano logística muito pesado e de grande dependência de contratações civis (estrangeiras), não adaptou os navios às exigências do clima tropical e utilizou em número excessivo navios armados sem valor de combate.

Bibliografia

CHAPMAN, John W. M. Russia, Germany and the Anglo-Japanese Intelligence Collaboration, 1896–1906. In: ERICKSON, Mark; ERICKSON, Ljubica (eds.). **Russia: War, Peace and Diplomacy**. London: Weidenfeld & Nicolson, 2004.

EVANS, C. David; PEATLE, R. Mark. **Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941**. Maryland: Naval Institute Press, 2012.

FORCZYK, Robert. **Russian Battleship vs Japanese Battleship: Yellow Sea 1904-05**. London: Osprey Publishing, 2009.

FREIRE, João. **João Roby e o desastre do Vau de Pembe (Angola, 1904)**. Lisboa: Academia de Marinha, 2017.

GARDINER, Robert; LAMBERT, Andrew. **Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship**, **1815-1905**. London: Conways, 2001.

JENTSCHURA, Hansgeorg; JUNG, Dieter; MICKLE, Peter. **Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945**. London: Arms and Armour Press, 1977.

COMMITTEE OF IMPERIAL DEFENCE. **Official history, naval and military, of the Russo-Japanese War: To 24th August, 1904, Vol. I**. Historical Section, 1910.

COMMITTEE OF IMPERIAL DEFENCE. **Official history, naval and military, of the Russo-Japanese War: Liao-Yang, The Sha Ho, Port Arthur, Vol. II**. Historical Section, 1910.

COMMITTEE OF IMPERIAL DEFENCE. **Official history, naval and military, of the Russo-Japanese War: San-de-Pu, Mukden, the Sea of Japan, Vol. III**. Historical Section, 1920.

PLESHAKOV, Constatine. **The Tsar's Last Armada**. New York: Basic Books, 2002.

QUEIROZ, Maria Inês Pires Soares da Costa. **A Companhia Portuguesa Rádio Marconi na Rede Mundial de Comunicações (1906-1936).** Tese de doutoramento, FCSH, UNL, 2015. Disponível em: https://run.unl.pt/bitstream/10362/18624/1/InesQueiroz_tesePhD_Marconi2015.pdf. [Consultado em 31/01/2025].

Revista Marítima Brazileira. **Operações marítimas da Guerra Russo-Japonesa: Quarta Parte, Batalha do Japão.** Rio de Janeiro: Ano XXII, N. 4, Outubro, 1912.

RIASANOVSKY, Nicholas V. **A History of Russia**. Oxford: Oxford University Press, 1984.

SALISBURY, Harrison E. **Black Night White Snow: Russia's Revolutions, 1905-1917**. Da Capo Press, 1981.

SEMENOFF, Vladimir. **L'Escadre Rojestvvensky: sur le chemin du sacrifice carnet de notes.** Paris: Augustin Challamel Editeur, 1910.

SONDHAUS, Lawrence. **Naval Warfare 1815–1914**. London: Routledge, 2001.

SPIRIDONOVA, Liudmila. **The Navy of the Russian Empire**. St Petersburg: Slavia Art Books, 1996.

WILLMOTT, H.P. **The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chanak, 1894–1922, Vol. 1**. Bloomington: Indiana University Press, 2009.

III

IMPACTOS ECONÓMICOS, SOCIAIS E POLÍTICOS

EL OCEANO ATLANTICO Y EL ORIENTE VENEZOLANO: PIRATAS Y CONTRABANDISTAS DURANTE EL SIGLO XVIII

Gabriel Herrera Cuenca[1]

Resumen

A finales del siglo XVII el mundo atlántico empezó a experimentar un cambio. La piratería como había sido conocida durante toda esa centuria comenzó a ser desplazada por nuevas formas de depredación. Ahora las potencias rivales buscaban socavar el rol de España como potencia preponderante a través del contrabando. Durante todo el siglo XVIII Inglaterra y los Países Bajos harían esfuerzos para desplazarla y para terminar de arrebatarle el menguado poder que conservaba aun España en América. Para lógralo no solo se servirán de guerras abiertamente declaradas sino también lo harán a través del comercio ilícito. Por ello la Corona española se verá en la necesidad de utilizar de manera más contundente a los corsarios indianos y en llenar las costas americanas de fortificaciones, tal y como lo hizo en el oriente venezolano.

Palabras claves: Piratas, contrabando, España, Historia Atlántica, oriente venezolano.

Abstract

At the end of the 17th century, the Atlantic world began to undergo a change. Piracy, as it had been practiced throughout that century, began to be displaced by new forms of plunder. Rival powers now sought to undermine Spain's role as a major power through smuggling. Throughout the 18th century, England and the Netherlands would make efforts to displace it and finally seize the dwindling power Spain still retained in the Americas. To achieve this, they would not only resort to openly declared wars but also to illicit trade. Therefore, the Spanish Crown would find it necessary to make more forceful use of Indian privateers and to fill the American coasts with fortifications, just as it had done in eastern Venezuela.

Keywords: Pirates, smuggling, Spain, Atlantic History, eastern Venezuela.

[1] Magister en Historia de Venezuela y Licenciado en Letras graduado en la Universidad Católica Andrés Bello en Caracas, Venezuela. Profesional Asistente de Investigación en el Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas (IVIC). herreragabrielarmando@gmail.com

1. Introducción: El amanecer de una nueva era

Durante la segunda mitad del siglo XVII, la hegemonía mundial de España venía menguando considerablemente y una nueva potencia mundial emergía como el país más poderoso de occidente: Francia. Sin embargo, las otras potencias europeas no estaban de brazos cruzados y se habían organizado con la finalidad de socavar el dominio español. Una de las armas que eligieron para hacerlo había sido la piratería. Desde enero del año 1666, momento en el cual Francia le declara la guerra a Inglaterra comienza la Edad Dorada de la Piratería[2]. Este periodo va durar hasta ejecución del pirata inglés William Fly ocurrida en 1726.

Esta era se va caracterizar por ser un momento en el cual piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros surcaran las aguas del mar Caribe atacando y asaltando posiciones españolas y despojando a la monarquía hispánica de las riquezas o bienes que esta pudiera tener, sobre todo en las Antillas y en las costas de Tierra Firme. No obstante al encontrarse España en un momento de deterioro político, económico y social las otras potencias comienzan a disputarse la supremacía mundial por medio del filibusterismo. Es así como progresivamente los intereses y los objetivos de Inglaterra y Francia comienzan a cambiar. Ya no se trataba solo de ejecutar actos de rapacería a España sino que también ahora el mundo occidental se hallaba en una contienda para ver quién sería la potencia emergente sucesora del imperio español.

Es por ello que sucedieron varias guerras como por ejemplo la Segunda Guerra Anglo-Neerlandesa (1665-1667), la Tercera Guerra Anglo-Neerlandesa (1672-1674) y la Guerra de los Nueve Años (1688-1697). Al final de todos estos conflictos Francia había conquistado la hegemonía mundial, a un alto precio. Sus ejércitos y sus fuerzas navales se encontraban agotadas y por ello fue preciso acordar la paz. Con anterioridad esta había sido primero tratada de lograr en la ciudad de Nimega durante los años 1678 y luego 1679 sin éxito. Pero sería con la firma del Tratado de Rijswijk en 1697 en donde se alcanzaría la paz y se constituiría un cambio a partir del cual las diferentes naciones europeas de occidente buscarían alcanzar sus intereses de una manera distinta.

En el tratado de Rijswijk se llegaron a acuerdos por medio de los cuales los diferentes países que lo firmaban se comprometían a que:

> Se conviene y se concede que en el futuro habrá Paz firme y duradera, confederación y alianza y amistad perpetua entre los Reyes Cristianísimos y Católicos, sus Hijos Nacidos y por Nacer, sus Sucesores y Herederos, sus Reinos, Estados, Países y Materias; que se amarán como buenos Hermanos, procurando con todas sus fuerzas el Bien, el Honor y la Reputación de cada uno, evitando de

[2] LUCENA SALMORAL, Manuel - **Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar**, p.181.

buena fe, y en la medida de sus posibilidades, lo que recíprocamente pueda causarles algún daño[3] [4].

Esto significaba que los países que habían tenido aquellas disputas en el pasado ahora debían concentrarse en recomponer y desarrollar sus economías para recuperar sus finanzas agotadas[5]. La idea para lograr esto era a través del comercio, por lo que se debía dejar de lado la piratería y concentrarse en otros medios para lograr que inversiones creciesen.

Es por ello que se intensificó la persecución de piratas y filibusteros en el Caribe. La propia Inglaterra quien en el pasado los aupaba y los protegía era ahora una feroz castigadora de aquel pirata que osara no solo merodear el Caribe en busca de alguna presa fácil sino también de asaltar sus dominios en América del Norte o en las Bahamas. De igual manera las otras potencias rivales de España empezaban a hacer lo propio. Porque al comienzo del siglo XVIII se iba a gestar un conflicto bélico de enormes proporciones: la Guerra de Sucesión Española. En esa contienda se gestaron dos bandos; la Segunda Gran Alianza con Gran Bretaña, Las Provincias Unidas de los Países Bajos, El Sacro Imperio Romano Germánico con el Archiduque Carlos de Austria como candidato, contra España y Francia quienes pretendían colocar al nieto de Luis XIV, Felipe de Anjou.

El resultado de esta guerra fue la firma del Tratado de Utrecht, en 1713. En ese documento si bien Felipe fue reconocido como Felipe V de España, la Corona española tuvo que entregar a Inglaterra la Isla de Menorca[6], la ciudad y el puerto de Gibraltar que están ubicados dentro del territorio peninsular español. También como consecuencia de la firma del Tratado de Rastatt, en 1714, España perdió también sus posesiones en Italia, Luxemburgo y Flandes[7]. Esto significó una merma de poder en el papel preponderante de España como imperio.

Si bien esto sucedía desde una perspectiva política y belicista de los acontecimientos, desde otro plano los países europeos también utilizaban otro medio para depredar y enriquecerse económicamente a costa de sus rivales.

Nos referimos al contrabando. A comienzos el siglo XVIII la dinámica por medio de la cual se relacionaban los piratas y las autoridades españolas, cambió drásticamente, debido a que esta actividad había empezado a convertirse en una práctica recurrente en el comercio

---

[3] VAST, Henry, ed - **Les Grands Traites du Regne de Louis XIV: Traité d'Aix-la-Chapelle; Traités de Nimégue Et Tréve de Ratisbonne; Traités de Turin Et de Ryswick (1668-1697)**, Volumen 2, p.214.

[4] « Il est convenu et accordé qu'a l'avenir il y aura bonne ferme et durable Paix, Conféderation et perpetuelle Alliance et Amitié entre les Rois Trés-Chrétien et Catholique, leurs Enfans nez et a naitre, leurs Hoirs, Successeurs et Heri-tiers, leurs Royaumes, Etats, Pais, et Sujets; quiils s'en-tr'aimeront comme bons Freres, procurant de tout leur pou-voir le Bien, l'Honneur et la Reputation l'un de l'autre, évitant de bonne foi, et autant qu'il leur sera possible, ce qui pourroit leur causer reciproquement quelque dommage (Traducción nuestra)»

[5] CARPENTIER, Jean y LEBRUN, François, (Dirs) - **Breve Historia de Europa**, p.282.

[6] Altamira, Rafael - **Manual de Historia de España**, p.433.

[7] Altamira, Rafael – **Historia de España**, p.432.

de las Indias Occidentales, como respuesta a la imposición del monopolio español[8]. Se buscaba, entre otras razones, satisfacer una carencia de víveres[9], productos textiles o artículos de lujo que eran una necesidad de los habitantes de todas las provincias que conforman actualmente el territorio de Venezuela y que la metrópoli española no estaba en capacidad de suplir en su totalidad.

Esta manera de hacer intercambios comerciales no era nada nuevo. Ya desde el siglo XVI muchos piratas ingleses que venían al oriente de Venezuela, antes de perpetrar un asalto a un poblado primero intentaban interactuar con sus habitantes por medio del contrabando. Un ejemplo de esto fue el pirata John Hawkins[10] quien en 1568 arribó a la isla de Margarita y estableció relaciones comerciales[11] con sus habitantes sin que las autoridades españolas de la isla pudieran evitarlo ya que para ese momento no contaban con los medios para contrarrestar el poder de fuego de los buques del pirata inglés.

Durante el siglo XVII el poder de España fue menguando y sus enemigos tomaron ventaja de la escasez de recursos económicos y los enormes gastos que tenía que sortear la Corona para fortificar sus territorios descuidados en el mar Caribe. Es así como los neerlandeses se apoderaron de Curazao en 1634, los ingleses invadieron la isla de Jamaica en 1655[12] y como resultado del Tratado de Rijswijk España tuvo que ceder de manera oficial la parte occidental de la isla La Española.

Al poseer una defensa deficiente, el contrabando comenzó a proliferar en los territorios españoles ubicados tanto en Tierra Firme (sobre todo en aquellos aledaños a la costa) como en los de ultramar. La monarquía hispánica tomó consciencia de esto pero la solución que ideó lejos de permitir una mayor flexibilización en las reglas del comercio indiano lo que hizo fue que aumentara aún más la práctica del contrabando.

2. La implementación del corso indiano

Para eliminar aquella actividad ilegal, España se vio en la necesidad de profundizar la utilización del corso. Se puede entender por el corso aquella «campaña que hacían por el mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o las embarcaciones enemigas[13]». Durante todo el tiempo en el cual el imperio español floreció, al expandir sus dominios, la piratería fue una amenaza constante por lo cual desde principios del siglo

[8] MALAMUD RIKLES, Carlos Daniel - **Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)**, p.29.

[9] AIZPURUA, Ramón - **Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780**, p.29.

[10] John Hawkins (1532-1595) fue un navegante, comerciante, contrabandista de esclavos, pirata y corsario inglés. En 1567 organizó una tercera expedición a la costa occidental de África para luego cruzar el Atlántico llegando a Dominica, isla de Margarita y Borburata, donde vendió esclavos.

[11] BRITTO GARCÍA, Luis - **Demonios del mar: piratas y corsarios en Venezuela**, p.235.

[12] MALAMUD RIKLES, Carlos Daniel – **Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial**, p.35.

[13] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA - **Diccionario de la lengua española**, p.452.

XVI se expidieron ordenanzas reales que sirvieran para frenar las ambiciones de los piratas. En 1588 se expidió una que estipulaba:

> Es conveniente á nuestro servicio y seguridad de los Puertos y Mares de las Indias, que los Vireyes nombren y despachen Capitanes y Cabos en seguimiento de Cosarios, y de otras gentes que nos hayan deservido, y que pasando de unas Provincias á otras, deban ser aprehendidos y castigados[14].

De esa manera se instituía el corso, el cual iba a ser una herramienta importante a la hora de dar cacería a los piratas. Sin embargo, no se trataba de una tarea sencilla. Durante el siglo XVI y XVII se implementó este sistema con reservas.

Pero con la llegada del siglo XVIII la monarquía española tuvo que redoblar sus esfuerzos para detener y aprisionar a aquellas embarcaciones que amenazaban los puertos españoles. Al producirse el estallido de la Guerra de Sucesión Española, las armadas de los países enemigos de la monarquía hispánica hacían la guerra de una manera abierta, a la vez que utilizaban el contrabando con la excusa de querer ayudar a los nobles que aspiraban al trono. Como consecuencia de esto la Corona española introdujo[15] una modificación en la legislatura indiana por medio de la cual los gobernadores de las provincias americanas[16] fueron autorizados a utilizar el corso.

Una región en donde hubo una gran proliferación del contrabando fue en el oriente venezolano. Para demostrar un ejemplo de esto[17], explicaremos un hecho que sucedió el 28 julio del año 1702. Aquel día, aproximadamente a partir de las siete de la mañana[18], el capitán Daniel Polo[19], sirviendo bajo las órdenes del gobernador de Cumaná José Ramírez de Arellano[20], estaba fondeando las aguas cercanas a la isla de Margarita, cuando se da cuenta del avistamiento de unas naves que por sus velas se distinguían como extranjeras por lo que inmediatamente inicia una persecución, que finalmente da como resultado la captura de cuatro fragatas. Dos de ellas eran francesas y las otras inglesas las cuales fueron entregadas a las autoridades españolas en el «Golfo Triste y Punta de Monos desembocados

---

[14] CARLOS II, Rey de España - **Recopilación de leyes de los reynos de las Indias: mandadas a imprimir y publicar por la magestad católica del Rey Don Carlos II**, Tomo I, p.618.

[15] LUCENA SALMORAL, Manuel - «Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI a XVIII», **XVII Coloquio de Historia Canario-Americana**, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2008, p.1572.

[16] LUCENA SALMORAL, Manuel - «Algunas notas sobre el corso español», **XVII Coloquio de Historia Canario-Americana**, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria, 2008, p.1572.

[17] Parte de las fuentes primarias que utilizamos para la elaboración de este trabajo, las obtuvimos en los archivos del Instituto de Investigaciones Históricas Hermann González Oropeza de la Universidad Católica Andrés Bello. Los archivos que consultamos allí son traslados de los archivos que reposan en el Archivo General de Indias que se encuentra en Sevilla, España.

[18] *Autos originales operados sobre las presas que metio en el puerto de esta ciudad de Cumana Daniel Polo el dia 28 de Jullio de este año de 1702*. AGI, Santo Domingo, 596, f.419.

[19] Daniel Polo (¿¿-??) corsario español. No hemos podido conseguir más datos biográficos de su persona salvo lo que hemos encontrado en la documentación consultada.

[20] José Ramírez de Arellano (1630-1711) gobernador y capitán general de la Provincia de la Nueva Andalucía durante los años 1696-1706. Fue exitoso combatiendo a los piratas ya que dio impulsó a la implantación del corso en la región.

ya de la boca de los Dragos[21]» ya que fueron hechas prisioneras en las inmediaciones de las islas de Tobago y Trinidad. Se supo que los tripulantes aquellos barcos habían estado cortando madera de cedro[22]porque las autoridades encontraron las bodegas de las embarcaciones inglesas rebosantes de aquella mercancía, al tiempo que los franceses habían estado comerciando con indígenas que vivían en la desembocadura del rio Guarapiche a los cuales les compraron guacamayas, hamacas y papagayos. En las embarcaciones inglesas también se encontró armamento e implementos para la navegación, al igual que ocho personas esclavizadas. De la siguiente manera lo dice el gobernador de Cumaná en su informe cuando específica que en la primera balandra se encontraron:

> …quatro escopetas maltratadas, dos trabucos, y seis alfanjes…[23]

Mientras que en el segundo barco se halló:

> Un cable con que esta dada fondo. Un anclote en que esta amarrado el dicho cable. Un medio calabrote de media vida. Dos cañones medianos de a dos libras de fierro. Dos pedreros de fierro cada vno con su camara. Dos abujas. Tres ampolletas. Un caldero de cobre. Tres dichos de fierro, el uno rajado. Seis remos. Ocho negros. Dos pipas bacias que parecieron ser de aguada. Una barrica que parecio ser donde se trujo la carne del gasto de la gente[24].

Podemos establecer entonces que a pesar de que no se encontraron riquezas o algún botín de gran valor en aquellas embarcaciones, es claro que aquellos navegantes tanto franceses como ingleses se habían acercado a las costas del oriente venezolano con la intención de piratear y contrabandear.

Luego del éxito de aquella pesquisa, el gobernador de Cumaná, José Ramírez de Arellano, proponía que se debía hacer más énfasis e instituir de una manera más constante la utilización del corso, en las costas cumanesas, y planteaba la necesidad de ofrecerles aquella tarea de manera permanente, dándole patente de corso al capitán Daniel Polo y a su segundo Francisco Coranveo porque sabían acabar y «extinguir y destruir al dicho comerçio de dichos estrangeros[25]».

Hemos explicado como sucedió este episodio en donde se puso en evidencia un acto de contrabando, ocurrido en 1702, dando a entender como el filibusterismo había adoptado esta forma de manera más permanente a partir del siglo XVIII, y conforme fue transcurriendo la centuria el contrabando se fue haciendo cada vez más necesario para suplir una demanda de víveres que cada vez más ineludible.

[21] AGI, Santo Domingo, 596, f.421.
[22] AGI, Santo Domingo, 596, f.422.
[23] AGI, Santo Domingo, 596, f.429
[24] AGI, Santo Domingo, 596, f.430.
[25] AGI, Santo Domingo, 596, f.440.

El corso en el mar Caribe actuó, primordialmente, en lugares como Puerto Rico, Cuba y Santo Domingo. En el caso de Venezuela, tuvo protagonismo en sus costas destacándose en ciudades portuarias como Maracaibo, Puerto Cabello y La Guaira. En el caso del oriente venezolano destacaron las penínsulas de Araya y Paria y en la isla de Margarita.

En Europa el corso español se había constituido como un mecanismo de defensa. Un ejemplo de esto son las actividades que corsarios españoles como Amaro Pargo[26], José Fulgencio Martínez Hernández[27] y Antonio Barceló[28] quienes se destacaron a la hora enfrentarse a las potencias rivales de España en el Atlántico como en el Mediterráneo.

Pero en América el contrabando era un flagelo muy extendido que afectaba de una manera muy significativa el comercio de España con sus colonias. Es por ello que Felipe V decidió poner reparo a esta situación ordenando el día 25 de septiembre de 1728 la creación de la Real Compañía de Caracas.

3. La actuación de la Real Compañía de Caracas en la persecución del contrabando

A través de la compañía Felipe V no solo buscaba establecer un comercio más fluido y productivo con los dominios americanos de España sino que también buscaba acabar con el contrabando que se había convertido en un verdadero incordio ya que sobre todo, en el caso de Venezuela, afectaba las exportaciones de cacao. La Compañía había dispuesto que sus embarcaciones no solo transportaran mercancías sino que también se dieran a la tarea de cazar y de aprender a todo navío pirata o contrabandista que encontrase por sus predios. Es por ello que en el apartado XI del documento de su creación se establece que:

> VI. Que las presas de Pyratas, Baxeles de Tratantes en comercio ilícito, sus mercancías, frutos, plata, oro, y demás efectos, que se aprendieren por estos Navios, y por la gente de su dotación, y demás personas, y dependientes de la Compañía, assi en Mar, y Puertos, como en Ríos, Caletas, y Costas de la Tierra, sea á estraños de la Corona, ó á Vassallos Europeos, ó Criollos, vecinos, y habitantes en la América, sin distinción de sugetos, estado, dignidad, y preeminencias, no han de pagar derechos algunas de Alcavala ni otros; en las partes donde se vendieren en Indias…[29]

[26] Amaro Rodríguez Felipe y Tejera Machado, llamado Amaro Pargo (1678-1747) Fue un marino mercante y corsario español. Llegó a apresar varios barcos ingleses así como también de armar a otros corsarios para procurar la defensa de las costas españolas.

[27] José Fulgencio Martínez Hernández (1702-1770) fue comandante naval y corsario español al servicio del reino de las Dos Sicilias durante el reinado de Carlos de Borbón, futuro Carlos III de España. Tuvo un rol destacado al proteger aquel reino de piratas argelinos y capturando gran número de buques piratas que asolaban aquellas costas.

[28] Antonio Barceló y Pont de la Tierra (1717-1797) fue un militar español teniente general de la Real Armada Española y corsario quien luchó contra la piratería argelina.

[29] El texto de esta Real Cédula lo hemos tomado de la reproducción que se hace de ella en: DONÍS RÍOS, Manuel - **La Real Compañía de Caracas: su cartografía**, p.193.

Es así como además de ser un organismo que fuese capaz de asegurar una mayor eficiencia en la aplicación del monopolio comercial español también se ocupaba de acabar con el contrabando. Desde el momento de su creación hasta el año 1780 los barcos corsarios de la compañía apresaron a 268[30] embarcaciones que practicaban el contrabando. A pesar de toda esa gestión exitosa aquella actividad ilícita se convirtió en un padecimiento que afectó todo el comercio de Venezuela. Esto sucedía porque buena parte de los funcionarios españoles que actuaban tanto de manera privada como dentro de la misma Compañía eran cómplices de la actividad contrabandista y por ello se trató de un mal que a la Corona le fue imposible de erradicar. Una de las razones, quizá la principal, fue que los españoles que nacieron y vivían en América, percibían que desde la península se les daba un trato muy desfavorable al momento de establecer relaciones comerciales y de fijar los precios de productos como el café y el cacao.

Como resultado de esta inconformidad[31] fueron las insurrecciones tanto de Juan Francisco León[32] como de Andresote[33]. Aunque la monarquía hispánica logró suprimir con éxito ambas rebeliones, aquellos reclamos no pasarían desapercibidos. Es por ello que a partir de 1778 mediante un decreto[34] el comercio de Venezuela se abrió poniendo fin al monopolio que mantenían Cádiz y Sevilla. Para asegurarse un rol más preponderante en los mares tanto Mediterráneo como Caribe, España, al año siguiente, ratificó los Pactos de Familia[35] con Francia.

A pesar de que existía más libertad para el comercio, aun se trataba de una libertad restringida ya que si bien el monopolio había dejado ser con Cádiz y Sevilla ahora era con toda España. La monarquía hispánica había abierto todo el comercio americano hacia España pero lo había cerrado al resto del mundo, porque había impuesto más controles y había mejorado sus defensas. Para la Compañía Guipuzcoana el comercio del cacao era una actividad que debía desarrollarse sin importar si esto conllevaba a una sobreexplotación[36] del rubro y al permitirse está nueva apertura en el comercio entre España y sus colonias hubo más oportunidades de desarrollo de la economía tanto de la Provincia de Venezuela como del oriente venezolano.

---

[30] DE AMEZAGA ARESTI, Vicente - ***Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios***, p.199.

[31] ARAÚZ MONFANTE, Celestino - ***El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII***, Tomo II, p.301.

[32] Juan Francisco de León (1692-1752) Fue un comerciante español que promovió una sublevación armada en 1748 en contra los intereses y el monopolio de la Real Compañía Guipuzcoana en cuanto al comercio del cacao. Falleció prisionero en Cádiz.

[33] Andrés López del Rosario (¿¿-??) llamado "Andresote", fue un zambo comerciante originario de Valencia (Venezuela) quien se dedicó a la actividad contrabandista en Yaracuy. En 1730 inició una rebelión armada contra la Compañía Guipuzcoana de Caracas por su monopolio comercial. Suprimida la insurrección huye a Curazao en donde fallece años más tarde.

[34] LYNCH, John - **La España del siglo XVIII**, p.316.

[35] LEFEVRE, Georges - **La Revolución Francesa y el Imperio (1787-1815)**, p.15.

[36] VIVAS PINEDA, Gerardo - **La Aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas**, p.367.

4. La defensas impuestas por España para frenar el contrabando en el oriente venezolano

Tanto la Compañía como la Corona española endurecieron las medidas en contra del contrabando y la piratería por lo que se estableció un sistema de guardacostas[37] que tenía como objetivo perseguir y aprehender tanto a piratas como contrabandistas que merodearan por toda la costa de Venezuela, desde Maracaibo hasta Trinidad.

Pero también España buscó defender las costas de Venezuela construyendo varias fortalezas. Estos baluartes defensivos habían comenzado a ser construidos a mediados del siglo XVII y durante el XVIII se construyeron definitivamente castillos en lugares de importancia estratégica. Es así como en 1769 se construyó de manera definitiva el Fuerte San Carlos, cuando los planes para edificarla databan de 1604. En otras ciudades del occidente de Venezuela como Puerto Cabello también se construyeron en 1766 el Fortín Solano y el castillo de San Felipe entre los años 1732 y 1741. En Maracaibo además se hacerse reforzamientos a la fortaleza de San Carlos de la Barra, se terminó de construir el Torreón de Zapara en 1714 ya que este había sido anteriormente un fuerte que había sido empezado a construir en 1684.

En el caso del oriente venezolano buena parte de las fortificaciones finalizaron su construcción en los años finales del siglo XVII. Tal es el caso de las fortalezas que se encuentran en la isla de Margarita como son el Castillo de San Carlos Borromeo, en 1684, y el Castillo de Santa Rosa en 1682. De igual manera, en Cumana, los Castillos de Santa María de la Cabeza en 1673 y San Antonio de la Eminencia en 1686, finalizaron su construcción en 1673 y en 1686. La Real Fuerza de Santiago de Arroyo, emplazada en Araya, fue culminada, más temprano, en el año 1630. No obstante hay que aclarar que muchos de estos baluartes defensivos continuaron sufriendo de modificaciones y de restauraciones hasta bien entrado el siglo XVIII. En Guayana se erigieron tres fortalezas. El Castillo San Francisco de Asís, aledaño al rio Orinoco finalizó su construcción en 1685, mientras que otro Castillo llamado San Diego de Alcalá fue construido entre los años 1734 y 1747. En 1792 se construyó, a su vez, el Fortín del Curumo cercano al rio Botanamo, en la Guayana Esequiba[38].

Un ejemplo de como España buscó mejorar sus defensas en el oriente venezolano y, concretamente, en la isla de Margarita fue durante la gestión del gobernador, José de Matos y Rabel quien gobernó de la isla en el transcurso de los años 1765 y 1779.

El gobernador hizo varios viajes dentro de la isla para hacer un reconocimiento del estado en el que se encontraban sus defensas y examinando la situación envió unas cartas al Consejo de Indias, principalmente a José de Gálvez[39] en las que le especificaba las necesidades que poseía

[37] ARAÚZ MONFANTE, Celestino - ***El contrabando holandés en el Caribe***, p.302.

[38] DONÍS RÍOS, Manuel - «El Fortín del Curumo: pilar fundamental de la defensa y consolidación en Guayana para finales del siglo XVIII» En: **Montalbán**, No. 19, 1987, p. 178.

[39] José Bernardo de Gálvez y Gallardo (1720-1787). Fue un jurista y político español quien durante el reinado de los borbones ocupó varios cargos políticos de importancia como lo fueron visitador del Virreinato de la Nueva España en 1765, miembro de la Junta General de Comercio, Moneda y Minas en 1774 así como también presidió el Consejo de Indias.



Detalle de la costa oriental de Venezuela en Mapa de Guayana y el Caribe[41], elaborado por el cartógrafo francés Nicolás Sansón D´Abberville, en 1656.

Margarita y lo que debía hacerse para mejorar su defensas. En la misiva expone que en anteriores comunicaciones se le habían solicitado pedidos a la Corona con respecto a milicias[40], municiones, artillería y demás pertrechos así como también así como también se le habían enviado planos de las fortalezas en las que se señalaba en donde iban ir las nuevas piezas de artillería que hacían falta.[41]

Es importante señalar que las comunicaciones en donde el gobernador pedía encarecidamente que se reforzaran las defensas de la isla, las venía emitiendo desde 1765. Esta misiva tiene fecha de 8 de septiembre de 1776 y aunque España e Inglaterra se encontraban en un momento de paz y solo habían transcurrido poco más de dos meses de la Declaración de Independencia de los Estados Unidos de América se nota en la misiva que en aras de prevenir y de proteger los dominios americanos de posibles ataques enemigos se hacía imperativo proteger y reforzar las defensas maltrechas de la isla. Razón no le faltó de ser previsivo al Gobernador Matos ya que España entraría en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos en 1779.

Debemos precisar algunas consideraciones. Se entiende por una compañía, una «unidad de infantería, de ingenieros o de un servicio, mandada normalmente por un capitán y que casi siempre forma parte de un batallón[42]». Este número lo podemos ubicar alrededor

[40] *El Governador de Margarita, acusa el recibo de la orden de 8 de febrero en el Pardo, en que se le pide remita un tanto de trechos, y demás; lo que hecuta por el medio de lo proyectado por el Coronel Arce; también remite los Planos de defensa existencia de Artilleria y faltas de ella, del teniente Coronel Don Miguel Gonzalez y Don Gregorio Ponze, y no lo haze de los Mapas tropograficos por no tenerlos, ni haber Yngeniero para construirlos.* AGI, Caracas, 880, fv.64.

[41] VENEZUELA-BRITISH GUIANA BOUNDARY ARBITRATION - **The case of The United States of Venezuela: before the tribunal of arbitration to convene at Paris under the provisions of the treaty between the United States of Venezuela and Her Britannic Majesty. Signed at Washington February 2, 1897**, p.30.

[42] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA - **Diccionario**, p.407.

de 100 personas[43]. En el caso de un batallón se entiende por este que se trata de una «unidad militar compuesta de varias compañías y mandada normalmente por un teniente coronel o un comandante[44]». Está compuesto por mil hombres.

Para el momento en que Matos escribe su misiva la isla de Margarita contaba con una fuerza de «un batallón de hombres blancos voluntarios (no especifica el número), una compañía 50 hombres blancos, cuatro oficiales de caballería, otra compañía de 100 hombres blancos pero veterana, que debían repartirse entre los Castillos de San Carlos de Borromeo y de Santa Rosa[45]». Después la isla contaba con otra compañía más de 100 hombres y cuatro oficiales artilleros. Además de cuatro compañías de hombres pardos y siete compañías de indios guaiqueríes.

Infantería	**Veteranos**	**Caballería**	**Artillería**	**Indios:**	**Pardos:**	**Total**
1050 hombres	100 hombres	4 oficiales	4 oficiales	700 arqueros guaiqueríes	400 hombres	2.258 hombres

Tabla 1: Fuerzas militares que defienden la isla de Margarita en 1776 [46]

2.258 hombres en armas no es una cifra despreciable para la protección de una isla que en el pasado fue múltiples veces víctimas de invasiones y asaltos de piratas tanto ingleses como franceses, mayoritariamente. Desde mediados del siglo XVII el oriente venezolano llegó a ser víctima de embestidas llevadas a cabo por las potencias rivales de España y la única defensa que podían llevar a cabo sus habitantes para contraatacar y poder salvar no solo sus vidas sino sus pocas pertenencias era su coraje y las armas que pudieran encontrar y las defensas improvisadas que pudiesen armar en el momento para tratar de llevar a cabo una defensa efectiva.

Un ejemplo de esto sucedió cuando en 1659 apareció en las costas de Cumaná un galeón armado con 66 cañones, una fragata con 24 más doce embarcaciones pequeñas armadas con 6 cañones cada una. Todos los barcos poseían bandera inglesa[47] e iban comandados por Christopher Myngs[48]. Ante aquella amenaza que se cernía sobre la población de la ciudad, sus habitantes rápidamente buscaron defenderse como les fue posible pero el resultado fue muy desalentador. Los ingleses ingresaron a la ciudad y quemaron más de cincuenta casas al tiempo que saquearon la iglesia despojándola de sus imágenes y relicarios.

---

[43] SUÁREZ, Santiago Gerardo - **Las milicias: instituciones militares hispanoamericanas**, p.225.

[44] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA - **Diccionario**, p.202.

[45] AGI, Caracas, 880, fvf.66.

[46] Elaboración nuestra sobre la base de informes y documentos. AGI, Caracas, 880, fvf.64-66.

[47] Gabriel Herrera Cuenca, - «Las incursiones de los piratas ingleses en las costas orientales de Venezuela, durante el período 1592-1669 y su impacto en el poblamiento y construcciones militares» En: LÓPEZ ÁLVAREZ, Richard, GUIA CARIPE, GARAY VERA, Coor. - **Historia Militar, La Historia Naval y Las Relaciones internacionales. Siglo XVIII, XIX y XX**. Caracas: Universidad Pedagógica Experimental Libertador, 2024, p.47.

[48] Christopher Myngs (1625-1666) fue un oficial de la naval inglesa, así como también un destacado corsario. Participó de manera activa en la Primera Guerra Anglo-holandesa (1652-1654). También tuvo un rol destacado en las expediciones de pillaje y saqueo que se organizaron desde la isla de Jamaica.



Mapa de la isla de Margarita, en el que se pueden apreciar puertos, puntas, ensenadas, valles, caminos y cerros en el año 1777[49].

Es por ello que, más de un siglo después, España se ocupó de fortificar, sobre todo las ciudades costeras del oriente venezolano, y además proveyendo a sus litorales de los servicios del corso que ya la Corona había autorizado que su utilización ya podía ser indiana con lo cual existía una vigilancia para cuidosa hacía las costas del oriente venezolano. Las ordenes se establecen de la siguiente manera: «Autoriza a los vasallos de América para que por vía de represalia y desagravio hostilicen por mar y tierra a los súbditos del Rey de la Gran Bretaña[50]». Esta Real Cédula se expidió en Madrid el día 8 de julio de 1779.

A pesar de que España, para el momento en que desarrollamos estos acontecimientos, había creado un sólido sistema de defensa alrededor de la costa del oriente venezolano, se encontraba, cómo es lógico, dependiendo de los habitantes locales[51] para que las defensas siguiesen funcionando. En el cuadro anterior vimos como en la isla de Margarita, la fuerza de los indígenas que acompañaba los españoles a defender la isla, estaba compuesta de 700 hombres en armas. Un número nada despreciable si se tiene en cuenta el número total. Sin embargo esta dependencia es también el factor clave para explicar porque entonces se produjo el auge del contrabando. Muchas veces los factores locales tanto indígenas guaiqueríes, cumanagotos y chaimas así como también blancos españoles criollos desarrollaban esta actividad primero por lo precario de sus ganancias al trabajar para el Estado español y segundo por los beneficios económicos que podían alcanzar al llevar a cabo esta actividad ilícita, ya que podían ser recursos sustanciales y les permitía vivir de una manera más digna.

Es decir por una parte aquellos habitantes formaban una parte esencial de la estructura que España había construido para proteger sus territorios en América de las depredaciones extranjeras pero al mismo tiempo, al igual que en el Brasil portugués del siglo XVIII, fueron factores que

[49] LÓPEZ BOHÓRQUEZ, Alí Enrique - **Margarita y Cubagua en el paraíso de Colón**, p.111.

[50] GARCÍA CHUECOS, Héctor (Dir.) - **Derecho Colonial Venezolano: Índice de las Reales Cédulas que se contienen en los fondos documentales del Archivo General de la Nación**, p.167.

[51] FLORES FERNÁNDES DE ARAÚJO, Hugo André - «Agentes comuns: circuitos de informação, predação marítima e construção imperial no Atlântico português (séculos XVII e XVIII)». En: **Trashumante. Revista Americana de Historia Social**, Volumen 25, 2025, p. 64.

desde adentro saboteaban el buen funcionar del imperio español a través del contrabando y de la cooperación con naciones extranjeras para sacar provecho, generalmente económico pero también como una manera de mostrar su inconformidad de como la monarquía española organizaba y estructuraba las relaciones comerciales en sus territorios americanos y como la mayoría de los habitantes de aquellos lugares, que como el oriente venezolano, se encontraban aislados o poco tomados en cuenta por Madrid, buscaban aliviar su situación existencial ante la escasez de recursos.

España, no obstante, era consciente de que el contrabando era un mal endémico y a finales del siglo XVIII buscó la manera de evitar que siguiera floreciendo. Sus embarcaciones corsarias patrullaban, constantemente, el oriente venezolano en busca de contrabandistas, como lo podemos apreciar en el siguiente ejemplo.

El 30 de enero de 1796[52], en el puerto de un pueblo llamado San Juan de Unare, ubicado en la provincia de Cumaná el capitán corsario Vicente María de Ayesta, a bordo de la lancha Nuestra Señora La Estrella, habiendo fondeado el litoral de aquella localidad divisó una lancha que se encontraba escondida en la costa aledaña a los bosques de aquella región. Los contrabandistas al darse que habían sido descubiertos durante el transcurso de su actividad, abandonaron la embarcación y se fueron corriendo hacia los montes aledaños[53]. Aunque el capitán y su tripulación hicieron sus mejores esfuerzos no pudieron dar con los contrabandistas.

Una vez apresada la lancha, el capitán Ayesta subió a bordo en compañía del primer oficial Jossef Antonio Perozo y del segundo Domingo Beracoechea y se requisó toda la mercancía que había en la embarcación. A continuación colocamos aquí el inventario de toda la mercancía que fue decomisada e incautada por aquella tripulación de corsarios:

El Casco de la dicha Lancha con su limón y caña	Cargamento:
Un palo de Maria	Dos Anclotes para la Aguada
Una vela redonda de media vida. Un rezon con un pedaso de calabrote viejo	Quatro Barrilitos de Arina
Quatro Remos de punta	Dos Anclotes aguardiente romo
	Dos piezas de Coleta
	Dos ídem de cotonía
	Dos ídem de listado numero dos
	Dos ídem de idiem Rollos
	Una ídem de pañuelos Azules con ocho pañ̃etlos
	Una ídem de Platilla
	Una ídem de Bretaña

Tabla 2: Inventario de lo encontrado en la embarcación: elementos que la conforman[54]

[52] *Autos relativos a la aprehensión de una lancha en las costas de Paria, por la lancha la Estrella de Su Majestad.* AANH, Civiles, 11-4576-1, fv.1.

[53] AANH, Civiles, 11-4576-1, f.3.

[54] Elaboración nuestra sobre la base de cartas y documentos. Archivo Academia Nacional de la Historia, Civiles, 11-4576-1, ff.7-8.

Luego en la documentación puede apreciarse que todos estos bienes después de ser incautados, el capitán Ayesta recomendaba que peritos de la Real Hacienda hiciesen un informe por medio del cual «se conformase con la incerciones necesarias al subdelegado de Puerto Cabello para que Disponga que los indicados efectos aprehendidos y conducido dicho Puerto se depositen en los Almacenes Reales[55]». Y qué después de que se hiciese una subasta por medio de la cual se rematasen todos aquellos bienes.

Después de este incidente podemos concluir que, evidentemente, el contrabando no era una actividad de fácil empresa ya que los tripulantes de aquella lancha al darse cuenta de que el corso los había descubierto, ya sea en plenas relaciones comerciales con sus clientes o esperando una señal para descansar sus mercancías, ante de la posibilidad de ser atrapados prefirieron escapar y dejar los bienes que habían almacenado en la embarcación, atrás. Decidieron hacer eso porque eran conscientes del castigo y las repercusiones que tendrían si hubiesen sido atrapados por los corsarios españoles.

5. Conclusiones: La consolidación de una nueva era

Con el advenimiento del siglo XVIII vino un cambio de paradigma en el que las formas de depredación, saqueos y robos por parte de piratas quedaron atrás, (o al menos comenzaron utilizarse en menor medida) para dar paso a mecanismos que si bien se utilizaban en el pasado ahora se esgrimían de una manera abierta. El contrabando se convirtió en una manera de llevar a cabo intercambios comerciales por medio de la cual las poblaciones de la América española, podía conseguir una serie de víveres provenientes de Europa, que no les eran suministrados por España y por otra parte podían vender productos hechos en América a los rivales europeos de la monarquía hispánica por una cantidad más sustancial de dinero y así poder poseer más recursos económicos y poder mejorar su calidad de vida.

España por su parte, intentó evitar esto, mejorando significativamente sus defensas y fortaleciendo en gran medida la utilización del corso. De igual forma los habitantes que poblaban el oriente venezolano: españoles americanos, cumanagotos, guaiqueríes, chacopatas y chaimas así como también aquellos africanos esclavizados hicieron vida en esas relaciones ilícitas ya bien sea en el caso a veces de los indígenas tomando partido en la causa española (al ser reclutados como soldados en sus fortalezas) o también propiciando el contrabando para conseguir beneficios económicos. Es así como, dependiendo de sus intereses, los habitantes del oriente venezolano cooperaban o se oponían a las directrices de la Corona española a la hora de efectuar transacciones comerciales ilícitas y en, muchos casos, significando la diferencia[56] a la hora de que España pudiese ser efectiva al momento de detener los actos de contrabando.

[55] AANH, Civiles, 11-4576-1, fvf.10.

[56] FLORES FERNÁNDES DE ARAÚJO, Hugo André – «Agentes comuns». En: **Trashumante. Revista Americana de Historia Social**, Volumen 25, 2025, p. 68.

A su vez la proliferación de esta actividad fue un síntoma que evidenciaba la profunda decadencia que estaba carcomiendo al imperio español desde mediados del siglo XVII debido a la cual España venía perdiendo protagonismo como potencia mundial debido a lo contraproducente de sus políticas económicas y a su visión sobre cómo debía implementarse el comercio con sus posesiones americanas. Para la monarquía hispánica había sido impensable siquiera la idea de permitir que sus territorios americanos pudiesen comerciar con naciones extranjeras tales como Inglaterra o los Países Bajos. Durante los últimos años del siglo XVII está idea había sido propuesta por Manuel de Lira[57]. A su juicio[58] el contrabando proliferaba y continuaría en ascenso en la medida en que España no permitiese que sus provincias americanas pudiesen comerciar libremente con países como Inglaterra o Países Bajos. Esta idea fue desechada por la Corona española porque iba en contra de sus preceptos más tradicionales y a todo lo que se había enfrentado la monarquía hasta ese momento.

A medida que el siglo XVIII fue avanzando y España comprendió que sino modificaba su política económica, el país iba a sufrir un colapso producto de las guerras y de mantener una visión conservadora y tradicional, Carlos III cambió la legislación pero ni aun así se permitió el comercio con poderes extranjeros. Conforme fueron pasando los años, España en lugar de avanzar hacia reformas económicas más liberales, comenzó a emprender una senda paradójica que la llevó a enfrentar serias dificultades para las cuales Carlos IV no estaba preparado. El país había entrado en una profunda crisis económica producto de que la monarquía se negaba a aplicar por completo las reformas iniciadas durante el mandato de Carlos III y en cambio se afincaba en seguir estableciendo un absolutismo tradicional que además de restringir el comercio añadía más gastos suntuarios a la Corona.

A esta situación debemos agregar que España se vio envuelta en una serie de conflictos bélicos los cuales fueron la Guerra de la Coalición en los años 1793-1795, y después contra Gran Bretaña en la Guerra Anglo-Española durante 1796-1802 y después, nuevamente en 1804-1808[59]. Estás guerras habían dejado a España prácticamente sin recursos por lo cual, se vio en la necesidad a pesar de que significaba una merma en el recibimiento de las ganancias proveniente de América, en la necesidad de establecer un comercio más equitativo con sus posesiones americanas. Pero esto no fue suficiente debido a que las guerras continuaban al tiempo que el gasto público aumentaba. Y el contrabando no desaparecía sino que por el contrario aumentaba.

Los principios que impulsaban a la piratería eran «la pobreza, el desempleo y las duras condiciones de vida, por un lado y la codicia o la fascinación por el dinero fácil, por otro[60]».

---

[57] Manuel Francisco de Lira Castillo (1631-1693). Funcionario español. Fue Embajador de España en Holanda y Secretario de Estado y del Despacho de Carlos II.

[58] LYNCH, John - ***Los Austrias***, p.769.

[59] LYNCH, John - ***La España del siglo XVIII***, p.769.

[60] Peter Lehr, *Piratas: una historia desde los vikingos hasta hoy*, p.175.

Después esta pasó a un segundo plano y el contrabando tomó el protagonismo primero como una actividad ilícita para conseguir beneficios económicos más generosos, pero después en segundo término pasó a ser una actividad que no solo vendría a significar para los habitantes del oriente venezolano mejores condiciones de vida sino que también se convirtió en una actividad subversiva la cual serviría como un mecanismo importante dentro del movimiento independentista latinoamericano del siglo XIX.

FUENTES

Fuentes documentales

Colección de Archivos del Instituto de Investigaciones Históricas UCAB

Archivo General de Indias, (A.G.I)

Audiencia de Caracas legajo 880

Audiencia de Santo Domingo legajo 596

Archivo Academia Nacional de la Historia, (A.A.N.H.) Sección Civiles, 11-4576, Folios 57, (1797)

ANDREWS, Kenneth R, ed, - **English privateering voyages to the West Indies 1588-1595.** Cambridge: The Hakluyt Society, 1959. ISBN 13: 978-1-4094-1477-3

CARLOS II, Rey de España - **Recopilación de leyes de los reynos de las Indias: mandadas a imprimir y publicar por la magestad católica del Rey Don Carlos II**, Tomo I. Madrid: Gráficas Ultra S.A, ([1681] 1943). ISBN 847-232-204-1

DE AMEZAGA ARESTI, Vicente - **Vicente Antonio de Icuza, comandante de corsarios.** Caracas: Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966.

DONÍS RÍOS, Manuel - **La Real Compañía de Caracas: su cartografía**. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2014. ISBN 978-980-7088-74-9

GARCÍA CHUECOS, Héctor, (Dir.) **- Derecho Colonial Venezolano: Índice de las Reales Cédulas que se contienen en los fondos documentales del Archivo General de la Nación,** Caracas: Imprenta Nacional, 1952.

VAST, Henry, ed - **Les Grands Traites du Regne de Louis XIV: Traité d'Aix-la-Chapelle; Traités de Nimégue Et Tréve de Ratisbonne; Traités de Turin Et de Ryswick (1668-1697),** Volumen 2. London: FB &c Ltd, Dalton House, 2018. IBSN 978-0-259-76384-0

VENEZUELA-BRITISH GUIANA BOUNDARY ARBITRATION - **The case of The United States of Venezuela: before the tribunal of arbitration to convene at Paris under the provisions of the treaty between the United States of Venezuela and Her Britannic Majesty. Signed at Washington February 2, 1897**, Volume 4, and Appendix Atlas. Baltimore: A. Hoen & co, 1898.

Fuentes referenciales

REAL ACADEMÍA ESPAÑOLA - **Diccionario de la lengua española**. Madrid: Espasa-calpe, 2001. ISBN 84-670-0039-2

Fuentes secundarias

AIZPURUA, Ramón **- Curazao y la costa de Caracas: introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780**. Caracas: Academia Nacional de Historia, 1993. ISBN 980-222-769-2

ALTAMIRA, Rafael - **Manual de Historia de España**. Buenos Aires: Sudamericana, 1946.

ARAÚZ MONFANTE, Celestino Andrés **- El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII,** Tomos I-II. Caracas: Academia Nacional de Historia, 1984.

BRITTO GARCÍA, Luis - **Demonios del mar: piratas y corsarios en Venezuela: 1528-1727.** Caracas: Fundación Francisco Herrera Luque, 2007. ISBN: 980-239-006-2

CARPENTIER, Jean y LEBRUN, François, (Dirs.) - **Breve historia de Europa**. Madrid: Alianza, 2010. ISBN 978-84-206-5723-3

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio - **España: tres milenios de historia**. Madrid: Marcial Pons, 2007. ISBN 978-849-646-751-4

DONÍS RÍOS, Manuel - El Fortín del Curumo: pilar fundamental de la defensa y consolidación en Guayana para finales del siglo XVIII. En: **Montalbán**. Caracas. No. 19, 1987, pp. 177 – 190.

FLORES FERNÁNDES DE ARAÚJO, Hugo André - Agentes comuns: circuitos de informação, predação marítima e construção imperial no Atlântico português (séculos XVII e XVIII). En: **Trashumante. Revista Americana de Historia Social**. Antioquia-Morelos. ISSN 2322-9675. Volumen 25, 2025, pp. 50-71.

HERRERA CUENCA, Gabriel - Las incursiones de los piratas ingleses en las costas orientales de Venezuela, durante el período 1592-1669 y su impacto en el poblamiento y construcciones militares. En: LÓPEZ ÁLVAREZ, Richard, GUIA CARIPE, GARAY VERA, Coor. - **Historia Militar, La Historia Naval y Las Relaciones internacionales. Siglo XVIII, XIX y XX**. Caracas: Universidad Pedagógica Experimental Libertador, 2024. ISBN: 978-980-281-259-2, pp. 19-63.

LEFEBVRE, Georges - **La Revolución Francesa y el Imperio (1787-1815).** México: Fondo de Cultura Económica, 2004. ISBN 968-16-0191-2

LEHR, Peter - **Piratas: una historia desde los vikingos hasta hoy.** Barcelona: Planeta, 2021. ISBN 978-84-9199-331-5

LÓPEZ BOHÓRQUEZ, Alí Enrique, **Margarita y Cubagua en el paraíso de Colón.** Gobernación del Estado Nueva Esparta y Rectorado de la Universidad de los Andes: Mérida, 1997. ISBN 980-3600-13-3

LUCENA SALMORAL, Manuel - Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI a XVIII. En: **XVII Coloquio de Historia Canario-Americana**, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2008. ISBN 978-84-8103-540-7, pp. 1570-1583.

LUCENA SALMORAL, Manuel - **Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América:** perros, mendigos y otros malditos del mar. Madrid: Mapfre, 1992. ISBN 84-7100-350-3

LYNCH, John - **La España del siglo XVIII**. Barcelona: Crítica, 1999. ISBN 84-7423-961-3

LYNCH, John - **Los Austrias 1516-1700**. Barcelona: Crítica, 2010. ISBN 978-84-8432-960-2

MALAMUD RIKLES, Carlos Daniel - **Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725).** Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1986. ISBN 845-052-729-5

SUÁREZ, Santiago Gerardo – **Las milicias: instituciones militares hispanoamericanas.** Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984.

VIVAS PINEDA, Gerardo - **La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas.** Caracas: Fundación Polar, 1998. ISBN 980-6397-69-X

DA ARTE DE NAVEGAR OCEANOS E DO ESPAÇO DE DIÁLOGO INTERCULTURAL EUROPA-ÁSIA NOS SÉCULOS XV E XVI

Carla Maria de Bastos Borrões[1]

Resumo

A importância histórica das rotas oceânicas é indiscutível. Desde logo, manifesta nos processos de comércio e navegação ao longo dos séculos, bem como as mudanças e desafios atuais que enfrentam. As rotas atlânticas têm uma longa história, desde as explorações marítimas, nos séculos XV e XVI, até aos dias atuais. A evolução dessas rotas é marcada por mudanças significativas, incluindo avanços tecnológicos nas embarcações, o estabelecimento de novas colónias e portos ao longo do caminho, e a influência de potências marítimas no desenvolvimento da rota. As rotas oceânicas têm um impacto económico significativo, facilitando o comércio entre diferentes regiões e países. As rotas oceânicas tiveram um impacto significativo também nas culturas e sociedades ao longo dos séculos, promovendo a troca de ideias, costumes, alimentos e produtos entre os diferentes povos. Os impactos político-militares e estratégicos das rotas oceânicas são significativos, especialmente nas regiões do Atlântico e dos "Mares" da Ásia. No Atlântico, as rotas oceânicas desempenham um papel crucial na projeção de poder e influência geopolítica, com implicações para a segurança marítima e as estratégias de defesa das nações que fazem fronteira com este oceano.

Palavras-chave: Oceanos, Diálogo Intercultural, Europa-Ásia,

Abstract

The historical importance of ocean routes is undeniable. This is evident in trade and navigation processes over the centuries, as well as the current changes and challenges they face. The Atlantic routes have a long history, from maritime exploration in the 15th and 16th centuries to the present day. The evolution of these routes is marked by significant changes, including technological advances in vessels, the establishment of new colonies and ports along the way, and the influence of maritime powers on the route's development. Ocean routes have a significant economic impact, facilitating trade between different regions and

[1] Licenciada em Direito, em Ciências Sociais, em Educação e em História. Mestre em Direito e Doutoranda em Direito e em História. Investigadora no Centro de Estudos Globais da Universidade Aberta (CEG-UAb).

countries. Ocean routes have also had a significant impact on cultures and societies over the centuries, promoting the exchange of ideas, customs, foods, and products between different peoples. The political, military, and strategic impacts of ocean routes are significant, especially in the Atlantic and the "Seas" of Asia. In the Atlantic, ocean routes play a crucial role in projecting power and geopolitical influence, with implications for the maritime security and defense strategies of nations bordering this ocean.

Keywords: Oceans, Intercultural Dialogue, Europe-Asia,

Foi, em 26 de agosto de 1499, que D. Manuel enviou ao Imperador Maximiano uma carta com a boa nova da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia. Este, porém, só chegaria a Lisboa no dia 29, mas o feito, com sucesso, já o antecedia. O conhecimento, deste facto, por D. Manuel, permitiu-lhe antecipar o engrandecimento de Portugal através da fé, do império e do comércio na nova titulatura, onde declara: *"per graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, daquém e dalém mar em África, senhor de Guiné e da conquista da navegação e comércio de Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia."* Traduz, assim, a ambição imperial global da Europa, e a prospeção da gestão no projeto dos Descobrimentos Portugueses por este monarca. Após conhecimento do caminho marítimo para a Índia, D. Manuel concentrou a política marítima para o Oriente, e em 09 de março de 1500, Pedro Nuno Álvares Cabral, partiu para a Índia.

A Ásia mostrou-se vantajosa nos resultados da exploração dos mercados orientais e africanos potenciando prosperidade crescente e dispêndio nas reformas dos forais. A título de exemplo, a uniformização de pesos em Portugal, a partir de 1502, com as pilhas de pesos em bronze a servirem de medidas nos concelhos com a inscrição nos mesmos da data de 1499, e assim, obtendo uma padronização de pesos benéfica para o comércio e as finanças do País. E, também, a título de exemplo, ainda, o Foral de Lisboa, que é o mais antigo documento iluminado do reinado de D. Manuel. Traduz, pois o registo das suas armas e o apreço do monarca pelas obras decoradas.

A iluminura, no século XVI, é uma das mais altas expressões artísticas em matéria de pintura. Esta forma de arte passa a ser o espelho do poder. A carta de foral, em 07 de agosto de 1500, é o marco inicial da produção dos forais novos que mostram a centralização régia e afirmação pessoal de D. Manuel onde cada documento era decorado com iluminuras de valor artístico diferenciado de acordo com a importância concelhia. As iluminuras refletem particularidades da realidade portuguesa, em especial, as realizações expendidas com a Expansão Quinhentista. As iluminuras são importantes obras de arte, mas mais do que isso: são verdadeiros retratos documentais do tempo. Desde logo, e não fosse estarmos, neste Simpósio, a enaltecer os Oceanos, destaca-se, desde logo, a representação dos navios. Estes, são figuras representativas de veículo económico e instrumento determinante de viabilizar os empreendimentos ultramarinos e o comércio com a Europa[2]. Os navios dos Descobrimentos foram as pontes que uniram homens e a seus interesses em vários continentes. As representações de navios, em iluminura, são imagens da expressão prática do poder humano e demonstrativo do interesse que os navios despertavam nos artistas-pintores e nos proprietários-possuidores das obras de arte.

[2] SALDANHA**.** "As itinerâncias da geografia: O 'Itinerario' de Jan Huygen van Linschoten e as primeiras expedições holandesas ao Oceano Índico, 1595-1602". In: MOORTHY, Shanti**;** JAMAL, Ashraf (eds.). **Estudos do Oceano Índico: Perspetivas culturais, sociais e políticas**, p. 45.

A mais antiga representação de uma nau portuguesa do século XVI, está no Livro Carmesim, em 1502. Este volume reúne documentação relativa à administração da Câmara de Lisboa, como regimentos de senado e dos procuradores, vereadores, oficiais ... mas também com a presença do rei, numa folha iluminada onde se apresentam as armas e a esfera armilar, ladeados de anjos, a qual antecede a folha com as armas de Lisboa, onde se representa a nau. Mas onde os navios adquirem maior beleza e realismo é no Livro de Horas de D. Manuel, Breviário da Condessa de Bertiandos e na Crónica de D. João I, mandado fazer pelo Infante D. Fernando. A análise do Livro de Horas de D. Manuel I, a representação das naus é feita atendendo à gáma armada, grande arco de entrada do castelo de proa, apostaréus no casco ... a nau tem à proa e popa numerosos pavimentos. Analisando o Breviário da Condessa de Bertiandos, a representação de naus tem o pormenor na coberta o lugar do batel e nas mareagens dos convés as portinholas do portaló estando a gávea armada[3].

De notar, ainda, o gosto pelo exótico, pelo diferente, o que é mostrado na representação de plantas, como a palmeira e os animais que vinham em especial da Índia, mas também da África e do Brasil[4]. Destacam-se os papagaios, os macacos, o camelo, o elefante e o rinoceronte. Inclusive, em abril de 1514, o rei de Cambaia ofereceu a Afonso de Albuquerque, o Índia ganda, chegado a Lisboa em 20 de maio de 1515[5]. E, no final deste ano, o rinoceronte foi enviado numa embaixada ao papa que o viu empalhado já que o mesmo morrera num naufrágio em Porto Venere. Este curioso fascínio pelo animal foi descrito numa carta que Valentim Fernandes, em junho/julho de 1515, enviou a um familiar em Nuremberga. Assim, o rinoceronte é como que um símbolo da fauna exótica divulgada pelos Descobrimentos. Tal como o rinoceronte, o elefante também é registado nas iluminuras como no caso da Crónica de D. João I, mandada fazer pelo Infante D. Fernando e na folha de guarda do Livro 8.º de Odiana da Leitura Nova. Além dos animais e das plantas, os iluminadores tiveram o cuidado de retratar os povos de outros continentes e assim, encontramos representados, em iluminuras, indianos, mas também africanos e índios brasileiros.

Com efeito, os animais e plantas trazidos dos "Novos Mundos" foram motivos decorativos e marcantes nos mapas que ilustram as novas realidades da geografia, fruto dos Descobrimentos, em termos de Cartografia, e em especial na aplicação na iluminura: exemplo, o mapa do mediterrâneo encontrado em Cabaço de Vide, que se pensa ter sido copiado em Portugal, nos inícios do século XVI, senão mesmo nos finais do século XV.

Neste encontramos traços da cartografia mediterrânea, e catalã, já que os motivos das suas iluminuras (camelo, elefante, tendas, bandeiras, cidades e reis) encontram-se em cartas dessa origem em data anterior e posterior. As primeiras pinturas de navios da cartografia

[3] SANTOS**.** "Os Portugueses e a Ásia Marítima, c. 1500 - c. 1640: Contributo para uma leitura global da primeira expansão europeia no Oriente. 1ª Parte: os Mares da Ásia no início do século XVI". **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografia y Ciencias Sociales**, vol. VIII, nº 151(040), 2004.

[4] CROWLEY**. Especiarias: A contenda do século XVI que moldou o mundo moderno**, p. 56.

[5] DRÈGE**. Marco Polo e a Rota da Seda**, p. 33.

portuguesa encontramos numa carta de 1510, atribuível a Jorge Reinel, e parece que deste então, que este motivo foi repetido em cartas e nestas também pintadas caras de anjos para marcar os ventos oceânicos e muitos outros trabalhos significativos se seguiram.

Em conclusão, o centro do mundo português de Quinhentos era Lisboa, e esta estava representada em iluminuras. Tal facto deve-se à importância mundial que Lisboa atingiu perante a dinâmica política, económica e social, decorrente da Expansão Portuguesa. A iluminura é uma expressividade da realidade portuguesa e representada em imagens. Obras como *Crónica de D. João I*, da Torre do Tombo, *Crónica de D. Afonso Henriques*, de Cascais, *Livro de Horas de D. Manuel* e *Geneologia do Infante D. Fernando* são exemplos dessas representações. Os iluminadores Quinhentistas foram os artistas que contribuíram, de forma rica e colorida, para evidenciar a interculturalidade de terras e gentes, numa capital grandiosa simbólica de uma Nova Era, num mundo global.

Bibliografia

CROWLEY, Roger. **Especiarias: A contenda do século XVI que moldou o mundo moderno**. Lisboa: Ático, 2025.

DRÈGE, Jean-Pierre. **Marco Polo e a Rota da Seda**. Porto: Civilização Editora, 1992.

SALDANHA, Arun. "As itinerâncias da geografia: O 'Itinerario' de Jan Huygen van Linschoten e as primeiras expedições holandesas ao Oceano Índico, 1595-1602". In: **MOORTHY, Shanti; JAMAL, Ashraf** (eds.). **Estudos do Oceano Índico: Perspetivas culturais, sociais e políticas.** Nova Iorque: Routledge, 2011.

SANTOS, Maria da Graça. "Os Portugueses e a Ásia Marítima, c. 1500 - c. 1640: Contributo para uma leitura global da primeira expansão europeia no Oriente. 1ª Parte: os Mares da Ásia no início do século XVI". **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografia y Ciencias Sociales**, vol. VIII, nº 151(040), 2004.

ARMAÇÕES PRIVADAS NO COMÉRCIO ASIÁTICO: O CASO DA COMPANHIA DE MACAU (1710-1727)

João Teles e Cunha[1]

Resumo

A história da Carreira da Índia (1497-1836) continua largamente por fazer, mas quem conhece as suas vicissitudes sabe quão importante foi a exploração feita pela Companhia de Macau durante os seus dezassete anos de existência (1710-1727). A vigência da Companhia coincidiu com uma certa inversão no declínio da Carreira da Índia e trouxe de volta o investimento privado para a armação de viagens comerciais entre a Ásia e a Europa, que estava ausente desde 1634. A Companhia foi ainda importante pelas inovações introduzidas, nomeadamente nos produtos traficados (a exemplo do chá), pelas escalas no Brasil à ida e à vinda (reforçando a ancoragem do comércio asiático na florescente economia brasileira fruto da exploração aurífera e do debate que ocorrera para legalizar a amarração de naus da Índia em portos brasileiros) e pela procura de novos mercados de escoamento (especialmente no norte da Europa).

Procura-se mostrar ainda as fragilidades que continuaram a marcar o investimento privado português no comércio asiático e as limitações associadas à circulação de navios, homens e capitais. Contudo, a experiência da Companhia de Macau foi importante para a evolução da Carreira da Índia e do investimento privado português durante o resto do século XVIII.

Palavras-chave: comércio com a China, companhias de comércio, Macau, Carreira da Índia, chá.

Abstract

The history of the India Run (1497-1836) remains largely to be written, but anyone familiar with its vicissitudes knows how important the Macau Company was during its seventeen years of existence (1710-1727). The Company's existence coincided with a certain reversal in the decline of the Cape Route. It brought back private investment in the organization of commercial voyages between Asia and Europe, which had been absent since 1634. The Company was also important for the innovations it introduced, particularly in the products traded (such as tea), for the stopovers in Brazil on both ways (reinforcing the anchoring of

[1] Instituto de Estudos Asiáticos. Universidade Católica Portuguesa.

Asian trade in the flourishing Brazilian economy resulting from gold mining and the debate that had taken place to legalize the mooring of ships from India in Brazilian ports) and for the search for new markets (especially in northern Europe).

An attempt is also made to show the weaknesses that plagued Portuguese private investment in Asian trade and the limitations associated with the movement of ships, men, and capital. However, the experience of the Macau Company was important for the evolution of the India Run and Portuguese private investment during the rest of the eighteenth century.

Keywords: China trade, joint-stock companies, Macau, India Run, tea**.**

Que interesse poderá ter uma companhia comercial desconhecida e cuja existência se perdeu no pó dos arquivos e na noite dos tempos? O seu nome pouco ou nada dirá à esmagadora maioria dos eventuais interessados em História, mas a Companhia de Macau representa um momento de viragem importante tanto no volume do tráfico da Carreira da Índia como no investimento privado feito no comércio com a Ásia. Mais, a Companhia revela ainda dados estruturais sobre a economia portuguesa no princípio de Setecentos. Em primeiro lugar mostra a persistência da ideia de exploração do império português com base em companhias comerciais imitando o modelo europeu das Companhias das Índias Orientais, cuja inspiração vem desde o primeiro quartel de Seiscentos.[2] Em segundo lugar, desvela uma debilidade estrutural do mercado financeiro português em recrutar cabedais para investir no tráfico imperial, sobretudo com a Ásia, objecto de um desinvestimento privado a partir de meados da centúria seiscentista. Desde essa data, os capitais portugueses centraram-se no Atlântico Sul, reforçando a viragem para este espaço imperial verificada por volta de 1600 e aí irão permanecer até ao início de Oitocentos. Este espaço económico, com relevo para o Brasil e por arrasto a África ocidental (Angola, Congo e o Golfo de Benim), será o motor impulsionador do aumento de consumo de mercadorias asiáticas transportadas pela Carreira da Índia (com destaque para os têxteis de algodão indianos) e o seu crescimento exponencial no século XVIII (com a descoberta e exploração do ouro brasileiro) aumentando o poder de compra colonial e metropolitano, permitindo angariar capitais para investir no comércio com a Ásia.[3]

Em terceiro lugar, a Companhia de Macau mostra fragilidades relacionadas com padrões de consumo no mercado português, tanto o metropolitano como o imperial, por via de questões relacionadas com o gosto e a necessidade de encontrar marcados alternativos para escoar certas mercadorias sem consumidores internos, a exemplo do chá.[4] Em quarto lugar, expõe outra fraqueza estrutural que acompanhará de perto a evolução do comércio português com a Ásia até ao fim do ciclo de longa duração verificado por volta

[2] Sobre este assunto veja-se DISNEY, Anthony R. – **O declínio do império da pimenta: o comércio português na Índia no início do século XVII**. Lisboa: Edições 70, 1981; BORGES COELHO, António – O mercantilista português Duarte Gomes de Solis (1561/2-c.1630). **Portugaliæ Historica**, 2.ª série, vol. I, **Portugal no mundo**, 1991, pp. 183-257; CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**. Dissertação de doutoramento em História Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Lisboa: 2007, pp. 99-107.

[3] Sobre este assunto veja-se CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, pp. 139-702. CUNHA, João Teles e, FERREIRA, Maria João - Weaving a Global Trade Pattern: The Portuguese Role in the Globalisation of Asian Textiles, 1500–1800. In DOBADO-GONZÁLEZ, Rafael, GARCIA-HIERNAUX (Eds.) – **The Fruits of Early Globalization. An Iberian Perspective**. Londres/Nova Iorque: Palgrave/Macmilan, 2021, pp. 217-259.

[4] CUNHA, João Teles e – Chá – a sociabilização da bebida em Portugal: séculos XVI-XVIII. In THOMAZ, Luís Filipe F. R. (Ed.) – **Aquém e além da Taprobana. Estudos luso-orientais à memória de Jean Aubin e de Denys Lombard**. Lisboa: CHAM, 2002, pp. 289-329; CUNHA, João Teles e – A via do chá – Cultura material e artefactos do Oriente ao Ocidente (séculos III a XVIII). In OLIVEIRA MARTINS, Manuela de (Ed.) – **O chá da China. Uma colecção particular**. Lisboa: C.C.C.M., 2005, pp. 59-78; CUNHA, João Teles e – Chá: uma história do Oriente ao Ocidente. In **Oriente**, n.º 21, 2012, 24-39.

de 1820: o seu crescimento, estagnação ou decréscimo estará sempre relacionado com a conjuntura político-militar europeia. O trato asiático crescerá sempre que uma guerra na Europa interrompa a ligação regular dos beligerantes com a Ásia, regra geral serão os franceses a ficar sem contacto com as suas feitorias,[5] e se verifique uma neutralidade portuguesa; mas estagnará ou regredirá quando a paz volta e as rotas marítimas para o Índico são restabelecidas sem qualquer impedimento.[6]

Por fim uma quinta característica estreitamente associada à realidade descrita anteriormente: o investimento estrangeiro, entenda-se o europeu, procurará entrar no capital destas companhias ou associações comerciais portuguesas para acederem ao mercado asiático em violação do regime de monopólio existente no país de origem (sobretudo a França, a Inglaterra e a Holanda, constituindo a Itália um caso à parte), como se verificou durante a vigência da Companhia de Macau, e se repetiria no futuro.[7] Aliás, durante toda a centúria setecentista, a Carreira da Índia serviu para repatriar as fortunas europeias feitas 'ilegalmente' na Ásia e Lisboa foi utilizada como praça financeira de conveniência para 'lavar' esse dinheiro.[8]

Todas estes elementos explicam a importância da Companhia de Macau, aos quais se pode acrescentar uma sexta característica: a de imprimir as 'Condiçoens da Companhia de Macao' para informar potenciais interessados em investir os seus cabedais, mas também para dirimir eventuais conflitos jurisdicionais e aduaneiros que pudessem deflagrar na Ásia por desconhecimento dos privilégios concedidos por D. João V (r. 1706-1750).[9] Todavia, não se pode dizer que fosse uma originalidade total, porque a primeira companhia por acções criada para explorar o comércio com a Índia em 1624, a Companhia Geral do Comércio da Índia Oriental (1629-1633), já tinha feito circular as regras

[5] Sobre a Companhia francesa das Índias Orientais veja-se HAUDRÈRE, Philippe – **La compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)**. 2.ª edição. 2 vols. Paris: Les Indes Savantes, 2005.

[6] CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, pp. 367-649.

[7] MIRANDA, Susana Münch, SALVADO, João Paulo – Negócios, sociedades e companhias: O tempo do chá e da porcelana. In **Um rei e três imperadores. Portugal, a China e Macau no tempo de D. João V**. Lisboa: Santa Casa da Misericórdia/Museu de São Roque/Santa Casa da Misericórdia de Macau, 2019, pp. 66-81. Veja-se também o caso da França, com o seu mercado interno a ser fornecido ilegalmente a partir da comunidade francesa estabelecida em Lisboa, LABOURDETTE, Jean-François – **La nation française à Lisbonee de 1669 à 1790 - Entre colbertisme et libéralisme**. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian/Centre Culturel Portugais, 1988, pp. 313-453. O fenómeno da ligação das comunidades estrangeiras estabelecidas em Lisboa como intermediários com o país natal é sobretudo notório no caso italiano, com destaque para Génova e Livorno, aqui com a comunidade judaica a investir no trato com a Índia e a redistribuir no Mediterrâneo mercadorias asiáticas, veja-se TRIVELLATO, Francesca – **The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period**. New Haven/Londres: Yale University Press, 2009.

[8] Veja-se CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, pp. 367-702 (*passim*); MANNING, Catherine – ***Fortunes à faire*: The French in Asian Trade, 1719-48**. Ashgate (Hamp.): Variorum, 1996. Um destes franceses que repatriou a fortuna por via lisboeta foi Bertrand-François Mahè de la Bourdonnais, veja-se HAUDRÈRE, Philippe – **La Bourdonnais. Marin et aventurier**. Arles: Éditions Desjonquères, 1992.

[9] Veja-se **Condiçoens da Companhia de Macao que Sua Magestade concedeo por tempo de dez annos. Administradores della Luis Maciel, Manoel de Sousa Soares, Gonçalo Pacheco Pereyra, & Manoel Velho da Costa**. Lisboa: Oficina Real de Valentim da Costa Deslandes, 1710. Há um exemplar no Centro de Documentação Alçada Baptista da Fundação Oriente com a cota 09:339(512.318)/COM.

que a regiam, embora só se conheça o seu regimento manuscrito.[10] As 'Condiçoens' da Companhia de Macau são o estatuto impresso mais antigo que se conhece actualmente para o comércio com a Ásia e que seria imitado de futuro, como se verificou em 1753 aquando da publicação do regimento da 'Negociação da Azia' concedida por D. José I (r. 1750-1777) a Feliciano Velho Oldenburg dado à estampa em Lisboa por um impressor desconhecido.[11]

A Companhia de Macau não nasceu do vazio porque tinha atrás de si um lastro histórico cujo passado mais remoto recuava à década de 1620, com a constituição da primeira companhia comercial portuguesa para explorar o comércio asiático, e o mais recente datava do decénio de 1690, aquando da criação da Companhia Geral de Comércio da Índia Oriental (1694-1699). A formação desta última foi interessante porque a Coroa, a sua verdadeira impulsionadora, procurou atrair capital na Ásia para investir na companhia tendo como pano de fundo o interesse mostrado por macaenses neste tipo de investimento. A Coroa, mais uma vez, inspirou-se no passado, pois autorizara os contratos da 'Naveta de Cochim', em primeiro lugar com D. Diogo Coutinho, capitão desta cidade malabar, tendo sido enviadas uma embarcação em 1628 e outra em 1629; renovados de seguida com os casados locais no decénio de 1630 com o despacho de duas naus em 1636 e uma em 1638 (a embarcação apenas chegou a Lisboa em 1639).[12] O desenrolar dos acontecimentos ficou aquém do esperado, mas, ainda assim, houve participação de cabedal goês na Companhia Geral de Comércio da Índia Oriental, pese embora os investidores goeses apenas mostrarem interesse pelo tráfico no Índico. A causa do desinteresse residia na vulnerabilidade financeira goesa, conforme se viu na discussão das condições colocadas para entrar no capital da companhia que mantiveram com o governo do Estado da Índia em Junho e Julho de 1694. Os putativos investidores goeses reconheciam claramente que:

> o comercio dos portos da Azia está tão atinuado pella falta de alguns generos e manufacturas especialmente das que servuem Angola que poderá suceder que incorporando este cabedal tão grande não possa ter exito e manejo, e fique empatado por não hauer drogas para seu emprego e que fazendosse este grande nos generos europeos lhe faltara aqui o consumo, e que acrescia que os generos que daqui vão para o Reino e do Reino se nauegam para este Estado produzem tão pouco lucro que nem os homens de negocio do Reino fazem para a India

[10] Veja-se SILVA, José Gentil da – Alegação a favor da Companhia Portuguesa da Índia Oriental. In **XIII Congresso Luso-Espanhol para o progresso das ciências**, tomo VIII, vol. VII. Lisboa: Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, 1950, pp. 465-537.

[11] As 'Condições da Negociação da Azia' nas versões de 1753 e de 1754 encontram-se num códice factício da Biblioteca Nacional de Portugal, *Pombalina*, códice 651, com paginação própria. Veja-se ainda CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, pp. 614-649.

[12] A respeito dos contratos da 'Naveta de Cochim' veja-se CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, pp. 107-108; SUBRAHMANYAM, Sanjay – 'Cochin in Decline, 1600-1650: Myth and Manipulation in the *Estado da Índia*'. In PTAK, Roderich (ed.), **Portuguese Asia: Essays in History and Economic History**. Heidelberga: South Asia Institute/Franz Steiner Verlag, 1987, pp. 59-85.

> comercio, nem os da India se atreuem a fazer remeças para Portugal das drogas aziaticas pella perda que experimentão.[13]

A Coroa estava a par destas condicionantes desde o início das negociações para constituir a Companhia. Tanto que D. Pedro II (r. 1683-1706), na proposta de regimento enviada para a Índia em 1693, assumia que as naus para o tráfico entrariam por conta da Coroa ao ritmo de duas por ano.[14] O monarca, todavia, não fechava a porta a possíveis armações por parte da Companhia, pela qual correria o embarque da carga e a preparação da torna-viagem.[15] Na contraproposta apresentada em 1694, os homens de negócio goeses apenas mostraram interesse em deter o monopólio de armação de navios na Ásia e delegaram no Rei o seu fornecimento para o tráfego na Rota do Cabo.[16]

De notar que as negociações ainda decorriam quando o vice-rei conde de Vila Verde (1693-1698) nomeou Francisco Avilês Ramires para capitão-mor da torna-viagem de 1695. Este tipo de interferência política era um mau sinal para os futuros investidores goeses, embora o Vice-Rei se defendesse afirmando que Ramires não usufruiria do habitual soldo e liberdades concedidas ao detentor do cargo de capitão-mor, tal como o próprio tinha pedido. Acresce referir que Ramires fora Vedor da Fazenda do Estado da Índia (1691-1695) e Capitão de Damão, tendo investido mais de 40.000 xerafins (12.000$000) na Companhia dada a sua liquidez. Face aos ataques que era alvo, o conde de Vila Verde argumentou que Ramires seria o melhor defensor da Companhia no Reino.[17]

---

[13] "Assento", Goa, 28.06.1694. In PISSURLENCAR, Panduronga S. S. (ed.) – **Assentos do Conselho do Estado**, vol. IV, **(1659-1695)**. Bastorá: Tipografia Rangel, 1956, p. 467. De assinalar dois pontos importantes no arrazoado apresentado pelos homens de negócio goeses ao Conselho do Estado em 1694. O primeiro é o facto de o tráfico pela Carreira da Índia ter diminuído para níveis históricos, aliás a década de 1690 seria a pior registada até então, com dois anos em que não partiram naus de Lisboa (1694, 1699) e quatro anos sem largadas de Goa (1693, 1694,1695 e 1697) (Veja-se CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, p. 168). O segundo está relacionado com a redução de mercadorias asiáticas com saída no mundo Atlântico e os mercados atlânticos que as consumiam. Deste modo, na exposição dos homens de negócio goeses, o investimento passou das especiarias (designadas por 'drogas'), que deixaram de ter escoamento para fora de Portugal porque holandeses e ingleses distribuíam-nas em maior quantidade e a preços mais baixos, para têxteis indianos de algodão destinados ao mercado angolano (usados para adquirir escravos destinados ao Brasil, veja-se RAU, Virgínia – **O 'Livro de Rezão' de António Coelho Guerreiro**. Lisboa: Diamang, 1956, onde se pode comprovar a abundância de têxteis indianos baratos empregues por Coelho Guerreiro para comprar 'peças' no sertão angolano).

[14] A Coroa cumpriu a sua parte do contrato, pois largaram dezassete embarcações de Lisboa para a Ásia entre 1694 e 1699, ou seja, mais cinco que o prometido, mas convém esclarecer que uma nau em 1698, a *Bom Jesus de Mazagão e Nossa Senhora das Brotas*, viajou até Macau, de onde regressou no século XVIII. Veja-se CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, pp. 709, 723.

[15] CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, nº 17, Maio-1867, pp. 101-104.

[16] "Condições colocadas na Índia para os designados membros locais da Junta correrem com ela", Goa, 23.07.1694, in Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Manuscritos da Livraria*, cód. 1131, fls. 197-200v. CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. In **O Chronista de Tissuary**, nº 18, Junho-1867, pp. 123-128.

[17] "Assento", Goa, 20.11.1694 In PISSURLENCAR, Panduronga S. S. (ed.) – **Assentos do Conselho do Estado**, vol. IV, **(1659-1695)**, doc. 191, pp. 500-501, refere mais de 40.000 xerafins, enquanto Cunha Rivara aponta que o fruto do comércio amassado em Moçambique e Mombaça, enquanto capitão de Damão, ascendia a 50.000 xerafins (15.000$000), pelo que boa parte do investimento de Ramires deve ter sido em géneros e não em dinheiro; cf. CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, nº 18, Junho-1867, p. 130. O seu investimento era uma forma encapotada de repatriar a fortuna amealhada no Estado da Índia.

Nada conseguiu persuadir os investidores goeses a correram com a armação para o Reino entre 1695 a 1699, pelo que a tarefa recaiu no Conselho da Fazenda por meio da Casa da Índia.[18] O ocaso de homens de negócio portugueses e descendentes em Goa, substituídos por mercadores-financeiros brâmanes Saraswat pertencentes a famílias como os Camotim (Kamat), tornou irrelevante enumerá-los como possíveis armadores da Carreira da Índia a partir do primeiro decénio do século XVIII.

Um certo declínio de Goa coincidiu com o surgimento em Macau de um conjunto de potenciais investidores com vontade de financiar armações comerciais destinadas a Portugal. Isso prendia-se com a rivalidade mercantil existente entre as duas praças asiáticas. Goa, por seu lado, tentava recuperar o papel de centro dos tráficos intra-asiáticos do Estado da Índia que perdera a meados de Seiscentos. Macau, por outro lado, procurava eximir-se de passar pela aduana goesa nas ligações com a Índia com um êxito variado.[19] A concorrência entre os dois portos estava viva aquando da negociação para a constituição de Companhia em 1694. Tanto era assim que os goeses procuraram monopolizar todo o comércio português na Ásia, incluindo as rotas tradicionalmente detidas pelos macaenses, como as realizadas entre a Índia e a China e daí para Timor. Apesar do chumbo de Lisboa a esta tentativa de monopolização asiática, os investidores goeses mostraram-se receptivos à entrada de capital macaense na Companhia, mas, dada a rivalidade entre as duas praças, a ideia foi rejeitada pelos mercadores de Macau.[20]

Aproveitando a ida do Jesuíta Miguel do Amaral como Procurador para o Reino em 1694, a fim de tratar de vários assuntos,[21] entre os quais questões relacionadas com o ordenamento fiscal local, os moradores de Macau tentaram sabotar ou atrasar a entrada em funcionamento da Companhia Geral de Comércio. Para esse efeito, o Padre Amaral apresentou uma contraproposta a D. Pedro II onde os homens de negócio macaenses pediam a concessão de uma ligação marítima directa entre Macau e o Reino. Tal como tinham feito os rivais goeses, os homens de negócio de Macau também se mostraram dispostos a abrir o capital da sua sociedade a eventuais interessados residentes na Índia.[22]

---

[18] Pelo artigo 24º do Regimento dado por D. Pedro II em 1697, estipulava-se que os navios seriam dados pelo Rei, pagando a companhia os fretes e os soldados; cf. CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, nº 19, Julho-1867, p. 153.

[19] Sobre este ponto veja-se SOUZA, George Bryan – **A sobrevivência do império: os portugueses na China (1630-1754)**. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1991, (uma péssima tradução), pp. 201-229.

[20] As condições 18ª, 19ª e 20ª, cf. "Condições colocadas na Índia para os designados membros locais da Junta correrem com ela", Goa, 23.07.1694, in Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Manuscritos da Livraria*, cód. 1131, fls. 198v.-199; CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, nº 18, Junho-1867, pp. 125-126.

[21] O Padre Miguel do Amaral nasceu na diocese de Viseu a 13 de Dezembro de 1657, entrou para o Colégio de Coimbra (1677), embarcou para a Ásia em 1682 a bordo da nau *Santiago*, tendo permanecido primeiro em Goa e posteriormente passado por Macau (1685) antes de entrar como missionário na China. Em 1694 elegeram-no Procurador para ir defender os bispos portugueses, chegando a Roma em 1695 (por volta de Agosto), e permaneceu na Europa até 1699, quando reembarcou para a Índia. Permaneceu na Ásia entre 1700 e 1722, dividindo o seu tempo entre a Índia e Macau, regressou definitivamente à Europa em 1722, morrendo em Coimbra a 14 de Dezembro de 1730. Veja-se DEHARGNE, Joseph – **Répertoire des Jésuites de Chine de 1542 à 1800**. Roma/Paris: Institutum Historicum Societas Iesu/Letouzay & Ané, 1973, pp. 11-12.

[22] CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, nº 19, Julho-1867, pp. 147-149.

O projecto macaense acabou por ser indeferido, mas os seus homens de negócio receberam o que mais desejavam: liberdade comercial com a Índia e Timor. Todavia, o envio de uma fragata de Goa para escoltar a nau anual de trato de Macau em águas indianas foi recebido com sentimentos mistos. Se por um lado a fragata os protegia do ataque de piratas, por outro lado forçava os negociantes macaenses a pagar direitos aduaneiros em Goa, algo que desejavam evitar.[23]

O início da laboração da Companhia de Macau

No início de Setecentos os ventos sopravam a favor de uma ligação directa entre Macau e Lisboa por causa da conjuntura asiática e, sobretudo, devido ao crescente consumo europeu de chá. A Europa dependia parcialmente do abastecimento neerlandês, o qual era feito indirectamente porque a Companhia das Índias Orientais (a *Vereenigde Oostindische Compagnie*) não possuía acesso aos portos chineses.[24] O outro fornecedor europeu de chá, a companhia inglesa (*East India Company*), deixou de ter ligações regulares com a China entre 1706 e 1713, pelo que a Inglaterra também passou a ser fornecida por via dos Países Baixos.[25] Para piorar a situação, a companhia inglesa perdera o monopólio do comércio com a Ásia entre 1698 e 1709, o que faz aparecer outros interessados no tráfico, mesmo usando outros países europeus como pavilhão de conveniência.[26] Foi neste quadro que, em 1702, o enviado português em Londres, D. Luís da Cunha,[27] foi abordado por um grupo de investidores ingleses que desejava comerciar com o Índico por meio de pavilhão português. O projecto, mais um desde que se conhece a proposta sueca de constituir uma companhia interlope na década de 1640, foi recusado pelo Conselho Ultramarino com o parecer negativo de, entre outros conselheiros, Gregório Pereira Fidalgo, que fora chanceler do Estado da Índia e tinha experiência pessoal de assuntos indianos.[28]

---

[23] CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. In **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, nº 19, Julho-1867, p. 155; SOUZA, George Bryan – **A sobrevivência do império: os portugueses na China (1630-1754)**, p. 214.

[24] Macau era uma das fontes que fornecia chá à VOC mediante a rota que mantinha com Batávia (actual Jakarta), o principal empório holandês na Ásia. George Brian de Souza, com base em dados holandeses, refere que 47 embarcações macaenses passaram por Batávia entre 1684 e 1714 (uma média de cerca de uma embarcação por ano, pese haver anos sem qualquer navio e outros com quatro como e 1707 e 1708) e 255 escalaram o mesmo porto javanês entre 1715 e 1754 (o que dá uma média de mais de seis embarcações por ano). Registe-se a subida espectacular com a mudança conjuntural a partir de 1705, coincidindo com o renovado interesse macaense pelo trato directo com Portugal. Veja-se SOUZA, George Bryan – **A sobrevivência do império: os portugueses na China (1630-1754)**, pp. 162-175; sobre o fornecimento de chá pp. 175-182. Compreende-se a razão pela qual os holandeses nunca se mostraram muito interessados em deixar passar embarcações de Macau em direcção a Lisboa, nem as oriundas de Portugal para a China, como se veria em 1718 com a *Santa Catarina e Almas*.

[25] CHAUDHURI, K. N. – **The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760**. Cambridge: Cambridge University Press, 1978, pp. 385-388.

[26] DAVIS, Ralph – **The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries**. Londres: MacMillan & Co, 1962, p. 261.

[27] D. Luís da Cunha foi Enviado Extraordinário em Londres de 1696 a 1713, cobrindo todo o conflito de sucessão de Espanha, partindo depois para a Holanda onde se contou entre os negociadores portugueses dos tratados assinados em Utreque. Veja-se SAMPAIO, Luís Teixeira de – O Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros". In **Arquivos de História e Bibliografia 1923-1926**, vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1976, p. 91.

[28] "Carta de D. Luís da Cunha para D. Pedro II", Londres, 1702; "Consulta do Conselho Ultramarino", Lisboa, 13.01.1703, Arquivo Histórico Ultramarino (doravante AHU), *Documentos avulsos da Índia* (doravante *Índia*), caixa [44] 75, doc. 5.

A conjuntura internacional favorável registada no primeiro decénio de Setecentos atraiu o interesse dos homens de negócio lisboetas agrupados na Confraria do Espírito Santo da Pedreira, que desejaram concluir uma parceria com os seus congéneres macaenses a fim de estabelecer uma rota comercial directa entre Lisboa e Macau. Aparentemente, o contacto entre os dois grupos iniciou-se por volta de 1708, mas só em Novembro de 1709 chegaram a um acordo para constituir a Companhia de Macau conforme noticiou José Soares da Silva:

> rezolueuse agora o comercio de Macao em direitura de Lisboa, sem ser por Goa como athe agora, em que he certo se perderá aquelle Estado da India, faltando-lhe os lucros das alfandegas do dito comercio, (…), para o que se apresta huma nao por conta de certos homens de negocio que a auião de tudo e a mandão por sua conta.[29]

Tal como os homens de negócio de Macau procuraram minar a constituição da Companhia Geral, propondo a criação de uma concorrente, os congéneres de Goa seguiram o mesmo procedimento em 1709. Sem qualquer sucesso diga-se de passagem, uma vez que a contraproposta goesa jamais se concretizou por falta de capacidade financeira em montar uma associação comercial em parceria com os mercadores lisboetas.[30]

Soares da Silva anteviu que a companhia levantaria protestos em Goa, o que veio a ocorrer, apesar do monarca ter pedido ao vice-rei D. Rodrigo da Costa (1707-1712) que lhe dispensasse toda a protecção necessária para o seu regular funcionamento.[31] Não admira por isso que, já em 1713, mal a Companhia tinha iniciado a sua actividade, o novo vice-rei da Índia, Vasco Fernandes César de Meneses (1712-1717), pediu o seu fim por ser, na sua opinião, a causa da diminuição da remessa de patacas para Goa, as quais eram imprescindíveis para alimentar o comércio indiano.[32] O vice-rei enganava-se parcialmente e escamoteava o preço elevado pago por Macau para obter moeda de prata em Goa até essa data. O custo excessivo desembolsado pelos macaenses derivava das manipulações que os xarrafos [*ṣarrāf*] goeses faziam por altura da chegada da nau do trato de Macau à capital do Estado.[33]

---

[29] SILVA, José Soares da – **Gazeta em forma de carta**, tomo I. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1933, pp. 176, 223.

[30] Neste ponto veja-se Academia das Ciências de Lisboa, *Série Vermelha*, mss. 288, fls. 99 e sgs.; MARCOS, Rui Manuel de Figueiredo – **As companhias pombalinas. Contributo para a história das sociedades por acções em Portugal**. Coimbra: Livraria Almedina, 1997, pp. 188-189.

[31] "Carta de D. João V para o vice-rei D. Rodrigo da Costa", Lisboa, 04.02.1710, AHU, *Documentos avulsos de Macau* (doravante *Macau*), caixa. 2, doc. 75.

[32] "Carta do vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses para D. João V", s/l [Goa], s/d [Janeiro de 1713], in BIKER, Júlio Firmino Júdice – **Colecção de tratados e concertos de pazes que o Estado da Índia portuguesa fez com os reis e senhores com que teve relações nas partes da Ásia e África oriental desde o princípio da conquista até ao fim do século XVIII**, (reimpressão da edição da Imprensa Nacional de 1884). Nova Delhi: Asian Educational Services, 1995, p. 297.

[33] Conforme reconhecia o Conselho do Estado três anos antes, cf. "Assento", Goa, 19.08.1710. In PISSURLENCAR, Panduronga S. S. (ed.) – **Assentos do Conselho do Estado**, vol. V, *(1695-1750)*. Bastorá: Tipografia Rangel, 1957, doc. 98, pp. 263-266. Os 'xarrafos' são um misto de cambistas e agentes financeiros.

Por volta desta data, 1713, a Companhia de Macau já estava mergulhada numa crise, a que não era estranha a mudança entretanto verificada na conjuntura europeia e portuguesa, a par das desavenças que, entretanto, estalaram entre os seus investidores. Nada faria prever que a sua situação interna fosse tão explosiva três anos após a sua fundação. A Companhia, aquando da sua instituição em 1710, recebera em exclusivo a exploração comercial e a navegação entre Portugal e a China por um prazo de dez anos, dentro do qual poderia realizar cinco viagens redondas. Para animar este tráfico marítimo, a Companhia dispunha apenas de duas naus e o privilégio inicial só lhe permitia aportar a um porto na Ásia, Macau, sem poder escalar qualquer outro ancoradouro no império português tanto à ida como no regresso.[34]

A Companhia de Macau, todavia, obteve autorização para os seus navios escalarem o Brasil na torna-viagem, onde procurou escoar mercadorias chinesas em troca de ouro e de prata. Os benefícios alfandegários foram a maior vantagem obtida pela Companhia, uma vez que as suas mercadorias só pagariam 10% de direitos aduaneiros, ou seja, metade do valor pago pelas fazendas transportadas nos porões das naus da Coroa. Os privilégios fiscais foram vistos como uma concorrência desleal face ao tráfico feito a partir da Índia pelas naus oficiais. Como estas deixariam praticamente de carregar géneros provenientes da China, a exploração da Carreira oficial ficou mais onerosa. Sem os privilégios recebidos, os investidores jamais teriam apostado na Companhia, o que revelava a sua fragilidade financeira e comercial desde o princípio. As cláusulas outorgadas em 1710 tiveram o condão de desagradar aos burocratas régios, que à primeira oportunidade revelaram o seu desconforto com a Companhia. Em 1715, por exemplo, o Procurador da Fazenda expressou a sua oposição às prerrogativas fiscais concedidas quando dirimiu o recurso de um projecto comercial apresentado por dois catalães residentes em Lisboa, Joan e Pau Marti.[35]

Aquando da constituição da Companhia em 1709-10, a intenção era ter sempre embarcações a navegar entre Lisboa e Macau. Como o tempo de viagem previsto durava entre ano e meio a dois anos, não só haveria sempre naus a viajar entre os dois términos do trajecto como se justificava o período de vigência pedido (cinco viagens redondas em dez anos) dado o número de cascos disponíveis (dois navios). Neste sentido, a Companhia de Macau despachou a *Nossa Senhora da Visitação e São José* para Macau logo em 1710, onde

[34] "Poiz pella condição quinta nas concedidas a dita companhia foi Vossa Magestade seruido concerder-lhe sinco viagens vteis (…) com as duas naus naos que se estão esperando e pella condizão treze foi premetida por tempo de dez annos", "Consulta do Conselho Ultramarino", Lisboa, 18.11.1718, in AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8; veja-se ainda "Decreto", Lisboa, 21.01.1710, "Alvará", Lisboa, 31.01.1710, in THOMAZ, Manuel Fernandes – **Reportório Geral ou indice alfabetico das leis extravagantes do Reino de Portugal, publicadas depois das Ordenações, comprehendendo também algumas anteriores, que se achão em observância**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1843, tomo I, § 1215, p. 135. Veja-se ainda "Carta de D. João V para o provedor e deputados da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 21.01.1710, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 75.

[35] "Informação do provedor e oficiais da Casa da Índia", Lisboa, 22.07.1715. In RAU, Virgínia, SILVA, Maria Fernanda Gomes da (eds.) – **Os manuscritos da Casa Cadaval respeitantes ao Brasil**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1958, vol. II, doc. 220, pp. 148-150. O parecer do Procurador da Fazenda, datado de 17 de Agosto de 1715, aparece à margem deste documento e está sumariado nas pp. 140-150.

devia carregar e iniciar a torna-viagem, enquanto a *Santa Ana e São Joaquim* partiria de Lisboa em 1711.[36]

Sabe-se pouco das primeiras viagens realizadas a partir da documentação existente dado o seu carácter fragmentário. A finais de 1718, a Companhia já realizara quatro viagens redondas das cinco previstas. Por esta razão, só lhe restava efectuar uma derradeira viagem nos quinze a dezasseis meses que faltavam para terminar o privilégio de navegação outorgado,[37] mas a sua existência prolongar-se-ia por mais dez anos e conheceria duas armações extra.

Armações da Companhia de Macau (1711-1727)

Ano	Partida	Escalas	Chegada	T-V
1710	L- *Nossa Senhora da Visitação*	?	M- 1710 (?)	s
1711	M- *Nossa Senhora da Visitação* L - *Santa Ana e São Joaquim*	Rio de Janeiro, Bahia ?	L – 10.1712 M – 1711 (?)	n s
1712-1715	M- *Santa Ana e São Joaquim*	?	L – 1713-1715	s
1716	L - *Santa Ana e São Joaquim*	?	M – 01.10.1716	s
17.04.1717 1717	L - *Santa Catarina e Almas* M - *Santa Ana e São Joaquim*	? Bahia (21.05-29.08.1718)	M – 1718 (?) L - 15.12.1718	s s
1718	M - *Santa Catarina e Almas*	Rio de Janeiro (17.05-14.09.1719) Bahia	L - 31.07.1720	n
25.03.1720	L - *Rainha dos Anjos**	?	M – 1720 (?)	s
1721	M - *Rainha dos Anjos**	Rio de Janeiro (15.05-17.06.1722)	§	- - -
17.04.1725	L -*Nossa Senhora da Oliveira**	Rio de Janeiro Batávia (25.03-25.04.1726)	M - 13.06.1726	s
18.12.1727	M - *Nossa Senhora da Oliveira**	Rio de Janeiro, Bahia	L - 05.07.1728	n

Legenda: T-V, Torna-viagem; n, não; s, sim; L, Lisboa; M, Macau; * nau da Coroa fretada (?); §A *Rainha dos Anjos* incendiou-se no Rio de Janeiro na torna-viagem a 17 de Junho de 1722.

Fontes: AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89; caixa 3, docs. 8 e 10; **Notícias históricas de Portugal e Brasil**, vol. I, pp. 12, 21, 23-24, 28, 32, 45, 50, 67, 79, 110, 119, 131, 138-139, 145; **Documentação Ultramarina Portuguesa**. vol. IV, pp. 43-44, 47-48, 73, 85; António Marques Esparteiro, **Catálogo de navios brigantinos**, pp. 16, 109; Quirino da Fonseca, **Os portugueses no mar**, pp. 511-512.

Em 1718, com o fim da concessão à vista (1720), houve quem pedisse autorização para armar uma nau, a *São Francisco Xavier*, para comerciar com Macau, como foi o caso de Manuel de Castro Guimarães, Francisco Gomes Lisboa e António Vaz Coimbra, mas a sua petição tem mais

[36] António Marques Esparteiro deu esta nau como tendo zarpado de Lisboa para Macau em 1710 (cf. **Catálogo dos navios Brigantinos (1640-1910)**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha, 1976, p. 109), o que é possível uma vez que a referenciam novamente no Tejo em 1712, data em que largou para Goa com o novel vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses a bordo; cf. "Carta dos oficiais da Casa da Índia para o vedor geral da Fazenda da Índia", Lisboa, 04.04.1712. In REGO, António da Silva (ed.) – **Documentação Ultramarina Portuguesa**, vol. IV. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarino, 1966, pp. 41-43. Há, para além disso, vários documentos a referir a carga desta nau, entre o que se menciona o "xá (sic) que vejo de Macao"; cf. AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[37] "Consulta do Conselho Ultramarino", Lisboa, 18.11.1718, AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8.

que se lhe diga como teremos oportunidade de ver.[38] Retomemos o fio à meada para constatar que, de acordo com a lista de armações conhecidas para Macau até 1727, a própria Companhia ultrapassou o quadro temporal da autorização inicial. Desta maneira, a sua actividade durou até 1728, ano em que zarpou de Macau para Lisboa a nau *Nossa Senhora da Oliveira*.

Pode-se pensar que, atendendo à vontade de pedir autorização para enviar naus para Macau, a exemplo de Manuel de Castro Guimarães, Francisco Gomes Lisboa e António Vaz Coimbra já mencionados atrás, houvesse um interesse desmesurado pelo comércio com a China. Todavia, a realidade da exploração comercial da Companhia de Macau, com lucros abaixo do esperado e tempo de retorno de capital mais longo do que o previsto inicialmente, fez com que a China perdesse algum poder de atracção para os investidores portugueses, que preferiram passar a investir no comércio com o subcontinente indiano a partir de 1730. Por esta razão, teremos de esperar até a 1738 para encontrarmos uma nova armação para Macau, a *São Pedro e São João*, pertença da Real Fábrica de Sedas do Rato.

Armações privadas para a Ásia (1715-1740)

Ano	Partida	Escalas	Chegada	T-V
04.05.1715	L – *São Francisco Xavier*	Moçambique	CC – 1715 (?)	s
16.01.1716	G - *São Francisco Xavier*	Rio de Janeiro, Bahia	L – 25.09.1716	- - -
15.05.1719	L – *São Francisco Xavier*	Santa Catarina, Batávia	M - Setembro.1720	s
17.12.1720	M - *São Francisco Xavier*	Batávia, Luanda	L – 18.10.1721	- - -
16.03.1727	L - *Nossa Senhora Madre de Deus**	- - -	M – 1727 (?)	s
17.01.1728	M - *Nossa Senhora Madre de Deus**	Rio de Janeiro Bahia	L – 18.08.1729	- - -
25.03.1732	L - *Nossa Senhora da Ajuda Europa*	Bahia, Bombaim, Surrate, Goa Onor, Mangalor, Tellichery, Porto Novo, S. Tomé de Meliapor, Bengala	I - 1732	s
01.09.1735	L – *São Pedro e São João* §	Rio de Janeiro	- - -	
1736	B - *Nossa Senhora da Ajuda Europa*	Moçambique, Rio de Janeiro, Bahia	L – 04.08.1736	-
11.03.1737	L – *Nossa Senhora da Conceição e São Francisco Xavier*	Rio de Janeiro, Moçambique, Porto Novo, Balasore,	B – 02.11.1737	s
1738	L – *São Pedro e São João*	Rio de Janeiro,	M - 1739	s
03.10.1739	B - *Nossa Senhora da Conceição e São Francisco Xavier*	Pondichéry, Porto Novo, São Tomé de Meliapor, Faial	L – 19.07.1739	- - -
1740	M - *São Pedro e São João*	Coromandel, Rio de Janeiro, Bahia	L – 06.04.1741	s

Legenda: T-V, Torna-viagem; n/s, não se sabe; n, não; s, sim; B, Bengala, I, Índia, L, Lisboa; CC, Costa do Coromandel; M, Macau; * A *Nossa Senhora da Madre de Deus* pertencia à Coroa, mas a sua carga era por conta de privados § Ia para Macau, mas não passou do Rio de Janeiro, onde foi declarada incapaz de prosseguir a viagem em 1735.

Fonte: João Teles e Cunha, **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**, p. 396.

[38] "Petição de António Vaz Coimbra e Francisco Gomes Lisboa", s/l [Lisboa], s/d [Novembro 1718], AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8.

Regressemos ao início da laboração da Companhia de Macau para analisar os meandros do seu funcionamento, a começar pela navegação, a fim de compreender o desfecho da história. A Companhia recebeu o privilégio de nomear uma parte dos oficiais das embarcações. Por exemplo, conhecem-se dois oficiais nomeados para a *Rainha dos Anjos*: Alexandre Tomé Pereira e João Maciel da Cruz, o primeiro e o segundo tenentes e escriváes, embora a sua carta de patente tivesse que ser emitida pelo monarca.[39] A Companhia também recrutou um capitão não-português, um certo Peter French que comandou a *Santa Catarina e Almas* em 1717-1718, apesar da lei portuguesa proibir a contratação de estrangeiros para as embarcações que percorressem as rotas do império desde 1605.[40] O seu engajamento prendia-se com a falta de conhecimentos náuticos actualizados na rota Lisboa-Macau por parte dos oficiais da marinha mercante portuguesa, ao que se somaria a possível existência de contactos entre French e conterrâneos ingleses a comerciar na China que a Companhia poderia usar. A desactualização a respeito da navegação portuguesa para o Extremo Oriente pode-se, ainda, comprovar pelo pedido feito em 1719 por Manuel de Castro Guimarães para designar um estrangeiro para comandar a *São Francisco Xavier*, o que obteve mau grado o parecer negativo do Conselho Ultramarino.[41]

O desfasamento do conhecimento náutico em Portugal em relação a rotas comerciais que deixaram de ser navegadas ao longo de Seiscentos pode ser comprovada nas sucessivas edições do *vade mecum* de marinharia por excelência desta época – a *Arte Prática de Navegar* do cosmógrafo-mor Manuel de Pimentel (1650-1719). O texto da edição original de 1699 foi modernizado ao longo da primeira metade de Setecentos (em 1712 e na reimpressão póstuma de 1746), com a inclusão de rotas comerciais que

[39] Vejam-se a cartas dos administradores da Companhia de Macau para o Conselho da Fazenda (?), datadas de 1 de Março de 1720 com o nome dos nomeados; AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 10. Não foi a última viagem realizada pela Companhia porque a nau incendiou-se e naufragou no Rio de Janeiro, tendo-lhe sido concedida uma viagem extra para substituir a que ficara sem efeito.

[40] Para o nome veja-se "Consulta do Conselho Ultramarino", Lisboa, 29.04.1719, AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8; a proibição "Alvará", Lisboa, 18.03.1605, in THOMAZ, Manuel Fernandes – **Reportório Geral**, tomo. I, § 554, p. 266. A informação sobre French apareceu publicada na "Gazeta de Lisboa" a 29 de Setembro do ano de 1718, p. 312, onde se refere que: 'Avisa-se de Londres, que o capitão do navio *Essex* vindo da China, o qual sahira de Batavia em 6 de Fevereyro deste anno, dera a noticia que a nao *S. Catarina, & Almas*, capitão Pedro Frenche, pertencente à Companhia de Macao desta Corte [Lisboa], chegara ao porto de Nova Batavia no mez de Setembro passado [1717], e que não querendo admitir a commercio passara a outro tomar carga de pimenta para a China.' Um dado interessante a reter desta informação é o facto de a nau estar a fazer comércio de Índia em Índia de modo a rentabilizar a viagem com a venda de produtos com saída no mercado chinês adquiridos já em portos asiáticos. A ser assim, trata-se da primeira notícia a respeito de um fenómeno que se tornará característico das armações privadas para a Ásia durante o século XVIII.

[41] Tratava-se do francês Jean de la Rivière, "Consulta do Conselho Ultramarino", Lisboa, 29.04.1719, AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8. Segundo Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes, na torna-viagem a capitania da *São Francisco Xavier* foi entregue a Custódio António Gama (cf. **As Armadas da Índia, 1497-1835**. Lisboa: C.N.C.D.P., 2002, p. 202). Esta viagem tem características de uma expedição interlope, ou seja, com a participação de capitais holandeses estabelecidos em Lisboa, Willem de Bruijn e Paul Cloots, usando testas-de-ferro portugueses para traficar com a Ásia; veja-se MIRANDA, Susana Münch e SALVADO, João Paulo – Negócios, sociedades e companhias: o tempo do chá e da porcelana, pp. 75-77.

iam sendo progressivamente trilhadas por armações privadas.[42] Até certo ponto, pode-se falar da existência de uma certa pressão da parte de pilotos e oficiais da marinha mercante para a literatura náutica existente em Portugal suprir a falta de conhecimento a respeito de novas rotas comerciais que iam sendo abertas ou reabertas no decurso do século XVIII. O esforço realizado, todavia, ficou sempre aquém da procura, porque na segunda metade da centúria setecentista houve uma nova demanda por mais e melhor conhecimento náutico, que levou à tradução de roteiros estrangeiros para português por falta ou desadequação do *corpus* existente em Portugal.

A falta deste conhecimento náutico actualizado em relação a viagens para o Extremo Oriente deu origem ao recrutamento de capitães estrangeiros, que deviam ser práticos na rota da China, cuja escolha parece estar, ainda, ligada ao preço dos seguros marítimos. Seria pouco crível que os corretores de Amesterdão e de Londres, as duas praças europeias onde os homens de negócio lisboetas seguravam o grosso das armações nas quais traficavam, não entrassem em linha de conta com este detalhe quando subscreviam as apólices das embarcações portuguesas (cujo valor incluía tanto o valor do casco como da carga). Pode-se inferir este tipo de requerimento por parte dos corretores de seguros com base na viagem da *Nossa Senhora da Ajuda Europa* para a Índia durante a década de 1730, mas os dados apurados para esta armação privada reflectiriam um cenário anterior e que se aplicaria às demais embarcações privadas durante todo o século XVIII.

A Companhia de Macau teve uma existência atribulada pelo que se conhece do seu funcionamento. A causa desta instabilidade reside no facto de não possuir uma estrutura fixa de investidores, os quais entravam e saíam consoante realizavam o capital investido e colhiam os lucros, e mesmo a direcção foi sendo revezada ao ritmo das expedições. Os directores, aparentemente, mudavam conforme se alterava a composição da mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira, a sua canteira de eleição. Assim, os nomes que aparecem à frente da Companhia em 1713 diferem dos registados em 1718, existindo apenas dois nomes que se mantiveram entre 1715 e 1718, António Casado Manso e Manuel Velho da Costa. Este último seria, provavelmente, o único que permaneceu

[42] Veja-se PIMENTEL, Manuel – **Arte pratica de navegar, & roteiro das viagens, & costas maritimas do Brasil, Guine, Angola, Indias e Ilhas orientais e occidentais. Agora novamente emendado & acrescentado o Roteiro da costa da Espanha, & Mar Mediterraneo. Por […] cosmografo mòr do Reyno, & Senhorios de Portugal.** Lisboa: Oficina de Bernardo da Costa de Carvalho, 1699**; Arte de navegar, em que se ensinam as regras praticas, e o modo de cartear pela carta plana, & reduzida, o modo de graduar a balestilha por via dos números, & muitos problemas uteis a navegação, & Roteiro das viagens, e costas maritimas de Guinè, Angola, Brasil, Indias, & Ilhas occidentais, & orientais, agora novamente emendado, & acrescentadas muitas derrotas novas por […] Fidalgo da Casa de S. Magestade, & Cosmographo mòr do Reyno, & Senhorios de Portugal.** Lisboa: Oficina Real Deslandesiana, 1712**; Arte de navegar, em que se ensinam as regras praticas, e os modos de cartear, e de graduar a balestilha por via de números, e muitos problemas uteis à navegação, E Roteyro das viagens, e costas maritimas de Guinè, Angola, Brasil, Indias, e Ilhas occidentais, e orientais, novamente emendado, e accrescentas muitas derrotas. Dedicado a El-Rey D. João V Nosso Senhor, por […] Fidalgo da Casa de Sua Magestade, e Cosmographo mor do Reyno**. Lisboa: Oficina de Francisco da Silva, 1746. Assinale-se que as reimpressões de 1712 e de 1746 indicam explicitamente no título a modernização e acrescento de novas rotas marítimas face a edições anteriores.

até ao fim da sua laboração, pois foi Manuel Velho da Costa quem se apresentou como responsável pelo envio de chá para Amesterdão em 1726.[43]

Apesar da concessão de privilégios à Companhia de Macau, a Coroa quis controlá-la, tanto que nomeou um administrador para a direcção: Luís Maciel.[44] Esta estrutura directiva bicéfala revelar-se-ia uma fonte de confrontos aquando da primeira partilha de lucros em 1712-13. Face às ingerências da Coroa, assistiu-se a uma resposta corporativa da parte dos investidores, intervindo a Confraria do Espírito Santo da Pedreira como seu representante junto das entidades oficiais. A solidariedade dos homens de negócio era, contudo, relativa, uma vez que durante a vigência da Companhia surgiram propostas concorrentes entre outros negociantes da praça lisboeta para armarem navios em direcção ao Extremo Oriente.[45]

A instabilidade verificada explica-se porque os investidores, mais do que accionistas no sentido estrito do termo, retiravam-se no fim de uma viagem redonda. A sua continuação na armação seguinte dependia do tempo de retorno do capital investido e do montante do lucro obtido, uma vez que sem capital disponível não se animavam a empatar dinheiro numa nova viagem sem garantias de reaver o investimento inicial. De resto, em 1715, dois investidores designaram-se a si próprios como "sócios" e não como accionistas da Companhia de Macau. Era uma diferença semântica significativa, tanto mais que a Companhia seria uma sociedade por quotas e não por acções, tendo os investidores capacidade de vender ou ceder a sua parte mediante um simples acto notarial.[46] Por isso não era de estranhar que qualquer pessoa pudesse entrar com o seu cabedal numa determinada armação sem que houvesse um capital fixo permanente. Havia, desta forma, uma renovação de fundos ao ritmo das embarcações que eram aparelhadas. Este tipo de estrutura accionária e de comportamento dos investidores depreende-se de um conselho dado pela Confraria do Espírito Santo da Pedreira em 1719, quando convidou um grupo de homens de negócio lisboetas a investirem o seu cabedal na Companhia em vez de enviarem um navio por sua conta para Macau.[47]

---

[43] Vejam-se os nomes in "Carta da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 15.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89; "Parecer da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 23.05.1715. In RAU, Virgínia, SILVA, Maria Fernanda Gomes da (eds.) – **Os manuscritos da Casa Cadaval respeitantes ao Brasil**, vol. II, doc. 204, p. 136; "Parecer da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 18.11.1718, in AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8. "Consulta do Conselho da Fazenda", Lisboa, 09.01.1743, Biblioteca Nacional de Portugal, *Fundo Geral*, cód. 675, fls. 239v., 242v.

[44] "Petição de Luís Maciel", Lisboa, 06.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[45] Veja-se "Resposta da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira para o Conselho Ultramarino", Lisboa, 15.03.1713, "Resposta da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira para o Conselho Ultramarino", 16.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[46] Veja-se "Papel dado por Joan e Pau Marti", s/l [Lisboa], s/d [Agosto, 1715], in BNL, *Fundo Geral*, cód. 9860, fl. 149v. O termo "accionista" apareceu registado pela primeira vez no "Vocabulário Português e Latino" do p^{e}. Rafael Bluteau em 1712 (cf. MACHADO, José Pedro – **Dicionário etimológico da língua portuguesa**, (2.ª edição) vol. I. Lisboa: Editorial Confluência, 1967, *s. v.*) Embora fosse um atraso face à França, "actionnaire" apareceu em 1675 e o desaparecido "actionniste" em 1701 (cf. REY, Alain (dir.) – **Dictionnaire historique de la langue française**, vol. I. Paris: Dictionnaires le Robert, 2006, *s. v.* [*acte*]), representava um avanço face à Itália, onde "azionario" surgiu em 1765 e "azionista" tão-só em 1829 (cf. CORTELAZZO, Manlio, ZOLLI, Paolo – **Dizionario etimologico della lingua italiana**, vol. 1. Bolonha: Zanichelli, 1992, *s. v.* [*azione*].

[47] "Parecer da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 18.11.1718, AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8.

Teria sido por causa desta entrada e saída de capitais ao ritmo da concretização dos lucros que levou D. Luís da Cunha a referir-se, por volta de 1736, à insuficiência e volatilidade de capitais como um dado estrutural da economia portuguesa dando como exemplo a Companhia de Macau. D. Luís da Cunha, contudo, usou este caso de forma deliberadamente errada e confusa nas "Instruções Políticas" enviadas a seu sobrinho D. Luís da Cunha Manuel. O objectivo confessado do diplomata era reintroduzir os capitais sefarditas no Reino para reavivar o comércio ultramarino, pelo que pintou um quadro mais negro do que realmente era. Para além do mais, D. Luís da Cunha descrevia e caracterizava uma realidade que apenas conhecia pela rama.[48]

Ora o comportamento do investimento privado português no comércio com a Ásia foi tudo menos linear durante a primeira metade de Setecentos. A sua continuidade ao longo deste período mostrava o interesse dos investidores portuguesas e uma certa disponibilidade de capital desmentindo D. Luís da Cunha. A referida volatilidade era, isso sim, fruto circunstancial do investimento. Em primeiro lugar, o investimento comercial na Ásia era secundário para os cabedais lisboetas e assim permaneceu ao longo de todo século XVIII. Em segundo lugar, o investimento de capitais lisboetas no trato com a Índia e a China foi eminentemente conjuntural, variando consoante a capacidade da praça de Lisboa em escoar para o estrangeiro as mercadorias asiáticas. Compreenda-se que, com um mercado metropolitano e imperial insuficiente para consumir toda a carga das naus da Índia e da China, os homens de negócio lisboetas dependessem da procura europeia para vender os produtos indianos e chineses que chegavam a Lisboa.

Uma vez que não tinham capacidade de vender directamente as fazendas asiáticas nos mercados europeus, os homens de negócio lisboetas dependiam de intermediários estrangeiros e de factores exógenos para escoar a carga proveniente da Ásia. Lisboa, uma vez perdida a primazia europeia na ligação comercial e marítima com o Índico por volta de 1600, funcionou como um porto marginal no abastecimento de produtos asiáticos à Europa. Este panorama só se alterava em caso de guerra, quando um ou vários países europeus ficavam sem acesso a mares asiáticos, com relevo para a França. Mesmo no caso da bacia mediterrânea, terreno de eleição para escoar a mercadoria indiana e chinesa dada a origem geográfica das grandes colónias mercantis residentes na capital portuguesa, como os italianos de Génova e de Livorno, e os franceses de Marselha e da Provença, o abastecimento lisboeta concorreria com o levado a cabo por neerlandeses e ingleses no Mediterrâneo, tendo por isso que lutar pelo seu quinhão.

Assim sendo, um lucro inferior ao aguardado ou um tempo de retorno do investimento mais longo que o esperado, levava à saída dos investidores de sociedades comerciais

[48] CUNHA, D. Luís da – **Instruções políticas**, edição de Abílio Diniz da Silva: Lisboa: C.N.C.D.P., 2001, p. 324; na edição de Pedro de Azevedo e António Baião, sob o título **Instruções inéditas a Marco António de Azevedo Coutinho**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1929, está na p. 163.

como a Companhia de Macau e, adicionalmente, surgiam problemas no seu relacionamento. Para além da conjuntura internacional, os sócios destas sociedades tinham que contar com a portuguesa, que nem sempre lhes foi favorável. Desta forma, um tempo de recuperação de investimento mais demorado dava lugar a um maior espaçamento cronológico entre as armações, com tendência a aumentar em caso de alteração conjuntural, por questões crónicas de falta de capital. Foi isto que ocorreu com a Companhia de Macau e com as subsequentes armações privadas portuguesas para a Ásia. Basta seguir o fio à meada!

Data de 1710 o início da navegação da Companhia de Macau quando a primeira nau, a *Nossa Senhora da Visitação e São José*, partiu para Macau, tendo regressado a Lisboa no fim de Outubro de 1712. O capital necessário para aprestar uma nau para a China (incluindo casco, tripulação, armamento, mantimentos e mercadorias) rondaria entre os 160.000 cruzados (64.000$000) e os 230.000 cruzados (92.000$000), com o valor final a depender provavelmente da tonelagem da embarcação. Estes foram os quantitativos avançados por Luís Maciel em 1713 e deviam corresponder a valores reais. Tanto mais que passado dois anos, em 1715, o valor máximo indicado por Maciel aproximou-se do fornecido por Joan e Pau Marti para armar uma nau para a China: 250.000 cruzados (100.000$000).[49] Podiam ser números elevados uma vez que faltam dados comparativos para a época anterior, e seriam mesmo inflacionados no caso dos cataláes. Os valores de Maciel, por exemplo, reportavam-se ainda a uma época marcada pela Guerra de Sucessão de Espanha (1703-1713), o que fazia disparar o preço dos transportes, embora tal não se reflectisse demasiado na Rota do Cabo, onde a ameaça naval francesa era inexistente ao contrário do Atlântico.[50] Neste sentido, o de um preço inflacionado por causa de um conflito militar, parece fazer um certo sentido, mesmo se anos mais tarde, em 1722, o aparelhamento de uma nau para Macau foi orçado entre 200.000 e 250.000 cruzados (80.000$000-100.000$000), perto do limite máximo apontado tanto por Maciel como pelos Marti.[51]

São valores muito semelhantes entre si, o que indica uma certa constância no preço das armações para a Ásia, ou pelo menos para Macau, sendo também uma tendência verificada mesmo durante conflitos bélicos. Aliás, tendo em conta as características das ligações com a Ásia, feita por embarcações de certo porte (por volta de 600-800 toneladas, e mesmo de 400 toneladas, ao contrário dos mastodontes que caracterizaram boa

[49] "Carta de Luís Maciel para o provedor e deputados da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 04.02.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89; "Papel de Joan e Pau Marti", s/l [Lisboa], s/d [1715], in BNL, *Fundo Geral*, cód. 9860, fl. 152v.

[50] Basta pensar na conquista do Rio de Janeiro por René Duguay-Trouin em 1711 como corolário desta actividade predadora das forças navais francesas no Atlântico durante a Guerra de Sucessão de Espanha.

[51] "Carta de Giovanni Francesco Muzzi para Francisco Pinheiro", Rio de Janeiro, 28.02.1722. In LISANTI, Luís (ed.) – **Negócios Coloniais (Uma correspondência comercial do século XVIII)**. Brasília/São Paulo: Ministério da Fazenda/Visão Editorial, 1973, vol. II, doc. 296, p. 248.

parte da Carreira da Índia quinhentista e seiscentista)[52] e necessariamente armadas para sua defesa, o preço de uma armação seria igual tanto navegasse em período paz como de guerra. Isto não era apanágio exclusivo da Rota do Cabo portuguesa. Atente-se que o valor dos fretes dos navios da *East India Company* não mostraram sinal de descer durante a maior parte de Setecentos. Pelo contrário, dado existir uma carta-contrato entre a *East India Company* e um grupo permanente de armadores ingleses, o seu preço até aumentou entre 1753 e 1772.[53]

A base da exploração caracterizava-se, assim, por ter uma armação com um preço elevado, provavelmente o mais caro de todas as rotas marítimas portuguesas. Os interessados precisavam de ter um bom lucro para continuar a reinvestir cabedal na viagem seguinte. De acordo com o orçamento elaborado por Luís Maciel, a Companhia obteve na primeira viagem um resultado bruto de 393.831 cruzados (157.532$400), após um abatimento de 30.000 cruzados (12.000$000) de direitos. O resultado da exploração era razoável, já que o total obtido mais do que duplicava o investimento inicial mais baixo e cobria o mais elevado com uma margem de lucro de cerca de 36,52%. O problema, todavia, residia nos 190.331 cruzados (76.132$400) em fazendas, correspondendo a quase metade da carga (48,32%), que ainda estavam por vender em 1713.[54]

Na prática, até Março de 1713, ou seja, mais de três anos após terem reunido o cabedal inicial, a Companhia de Macau recuperara apenas 233.500 cruzados (93.400$000), um total inferior ao do custo da armação mais elevado. Por então, alguns participantes desejavam receber a sua parte e sair da sociedade. Já se tinham repartido 95.000 cruzados (38.000$000) entre os interessados e faltava dividir os 108.500 cruzados (43.400$000) remanescentes da venda.[55] Mas nem todo o cabedal era oriundo de Lisboa, pois os investidores macaenses tinham entrado com 30.000 cruzados (12.000$000) na armação de torna-viagem.[56]

---

[52] A excepção a esta regra que passa dominar a navegação na Carreira da Índia a partir do último quartel do século XVII, foi a nau *Glorioso* da Negociação da Ásia de Feliciano Velho Oldenburg, a qual teria entre 1.200 a 1.500 toneladas e estava armada com 50 peças de artilharia, mas a embarcação nunca chegou a partir pela falência do armador; veja-se CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750,** pp. 632-633.

[53] A EIC deixou de dispor de frota própria a partir de meados do século XVII e passou a fretar embarcações, tendo por isso estabelecido contratos de longa duração com armadores. Por isso, quando nas outras rotas marítimas o valor dos fretes e o preço da exploração desceu com os avanços do desenho e da construção naval, o mesmo não aconteceu na rota da Índia; cf. DAVIS, Ralph – **The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries**, pp. 257-266.

[54] "Orçamento do cabedal da Companhia de Macau", Lisboa, 06.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[55] "Carta de Luís Maciel para o provedor e deputados da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 03.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[56] "Carta de Luís Maciel para o provedor e deputados da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 15.02.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

Resultado da exploração da Companhia de Macau (1713)

Mercadorias	**Cobrado**	**Por cobrar e repartir**
Ouro do Brasil	38.400$000	- - -
Arroz e pimenta	3.600$000	- - -
Porcelanas e charões	6.400$000	13.600$000
Tincal	- - -	1.000$000
Sedas lavradas	4.000$000	8.000$000
Fazendas investidas na companhia	- - -	- - -
Tomadias	- - -	- - -
Coral que retornou	- - -	1.600$000
Almíscar	- - -	1.000$000
Fretes vindos do Brasil	4.000$000	- - -
Nau vendida ao rei	16.000$000	- - -
Chá	21.000$000	- - -
Chá *bui* (wuiy)	- - -	20.799$600
Chá verde	- - -	27.732$800
Subtotal	93.400$000	76.132$400
Desconto	12.000$000	- - -
Total líquido	81.400$000	76.132$400

Fonte: AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

O lucro obtido estava longe de entusiasmar os investidores e a morosidade da sua repartição acirrou os seus ânimos contra a direcção da Companhia de Macau. O confronto entre Luís Maciel e os outros três directores era insanável à luz da redistribuição dos proventos no primeiro semestre de 1713. Para piorar a situação, Portugal, nesse mesmo período de tempo, passava por uma falta de numerário e de liquidez no seu território metropolitano.[57] Foi nessa ocasião que a Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira resolveu agir como medianeira e defendeu os seus confrades face ao inquérito instaurado pelo Conselho Ultramarino. Um dos conselheiros ultramarinos, visivelmente farto da quezília que se arrastava sem solução à vista, deixou transparecer o seu cansaço da mesma. À margem de uma resposta da Confraria escreveu: "esta Meza dilatou esta resposta e a deu neste Março [de 1713] por não mandar este anno embarcação alguma como fez no passado; porem a escuza que se aponta he relevante,

[57] Os diversos relatórios elaborados pelo agente francês Viganego para Versalhes entre 1711 e 1715 apontam para uma grave falta de dinheiro no Reino, o que afectava as trocas comerciais e o quotidiano das populações, cf. CARVALHOSA, Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e (Visconde de Santarém) – **Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal com as diversas potências do mundo desde o princípio da monarquia portuguesa até aos nossos dias – França**, tomo V. Paris: J. P. Aillaud, 1845, pp. X (nota 2), CCXXXVII (nota 1), CCXLVII-CCXLVIII (nota 1).

mas a mim me não consta, nem sei se he verdeira e na forma da obrigação das condições da sua Companhia deve obrigarse a que se mande."[58]

A posição do conselheiro tinha fundamento. A Companhia de Macau empatava todos os esforços desenvolvidos para se despachar uma nova armação para Macau desde 1712. A primeira nau ainda não regressara a Lisboa até Março desse ano, pelo que a Companhia acumulava dois investimentos vultuosos seguidos nas armações, entre 128.000$000 e 184.000$000, sem ver qualquer tipo de retorno. Quando a *Nossa Senhora da Visitação e São José* chegou em Outubro de 1712, Luís Maciel contou que: "fizerão vossas merces [Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira] ajuntamento a que forão chamados os mayores interesados e nelle prometerão entregar aos socios seu principal e assento no tempo de seis meses debacho do qual formarão para noua viagem, o que se não comprio."[59]

O maior problema que se colocava em Março de 1713 era o facto de 48% das mercadorias trazidas da China estar ainda por vender. O chá destacava-se como o maior investimento individual realizado, com 69.999 arráteis de folhas processadas da *Camellia sinensis* (L.) Kuntze,[60] avaliados em 70.132$400, ou seja 44,51% do lucro total que a sociedade esperava obter com a carga. Como Maciel explicou, a Companhia não teve sorte com o chá devido ao proteccionismo existente nos principais mercados consumidores europeus. Razão pela qual afirmou que "não hera porem chegada a Jnglaterra e Holanda outra mayor [quantidade de chá], que obrigou a que a da Companhia baichase de preço, com prejuizo grande dos intereçados", tendo só vendido 21.000$000 (29,94%).[61] Na realidade, os holandeses protegiam o seu próprio papel de redistribuidores europeus de chá e, mais tarde, adoptaram comportamentos extremos com a concorrência portuguesa, incluindo confiscação da mercadoria.

A maior dificuldade, contudo, prendia-se com a falta do artigo que abria as portas ao comércio no Extremo Oriente – as patacas. A sua míngua resultava da guerra então vivida e do encerramento temporário do abastecimento de prata por via espanhola. A isto acrescia a falta de metálico no Reino por causa da Guerra de Sucessão de Espanha, que em 1713 era tão grande que foi necessário retirar 150.000 cruzados (60.000$000) do Cofre de Defuntos e Ausentes para pagar o pré da tropa que estava por saldar desde Abril de 1712, repetindo um

[58] Não se pode identificar o conselheiro por este ter usado a rubrica, veja-se "Parecer de um conselheiro ultramarino" s/l [Lisboa], s/d [post. 16.03.1713] apenso à resposta da mesa da confraria do Espírito Santo da Pedreira de 16.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[59] "Carta de Luís Maciel para o provedor e deputados da mesa da Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 04.02.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[60] Corresponde a 32129,541 kgs (a 459 gr o arrátel), veja-se DOURSTHER, Horace – **Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes, contenant des tables des monnaies de tous les pays**. Bruxelas: M. Hayez, Imprimeur de l'Académie Royale, 1840, p. 224.

[61] Cf. "Carta de Luís Maciel para o provedor e deputados da Mesa da Confraria do Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 04.02.1713, "Orçamento do cabedal da Companhia", Lisboa, 06.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89. A situação estava relacionada com o livre funcionamento do mercado, já que as primeiras mercadorias a apareceram são vendidas ao melhor preço, mas sim devido ao proteccionismo associado a uma mercadoria traficada e vendida sob monopólio das duas companhias das Índias Orientais nos Países Baixos e na Inglaterra.

fenómeno verificado anteriormente.[62] A falta de liquidez estava associada, conforme noticiava o agente francês Viganego, às dificuldades sentidas na arrecadação de receitas por um deficiente enquadramento burocrático da sua colecta, bem como à saída de dinheiro de Portugal por via do comércio com a Inglaterra.[63]

Na realidade, a guerra herdada por D. João V dificultara a implementação de um sistema de cobrança de direitos e de impostos eficaz, encarecendo ainda o transporte entre o Brasil e Portugal por aumento da despesa com o reforço da escolta das frotas. O conflito bélico contribuíra ainda para dificultar a entrada de mercadorias brasileiras nos mercados europeus graças ao corso francês, com a concomitante perda de receitas para a Coroa, ao que se somava a captura de embarcações portuguesas por corsários franceses e a sua subsequente perda total para armadores e investidores. À diminuição dos rendimentos alfandegários e ultramarinos, que no seu conjunto representavam mais de metade das receitas do Reino em 1716,[64] juntava-se também o aumento da despesa para manter o exército. Para complicar o quadro económico português, os subsídios dos aliados ingleses e holandeses revelaram-se insuficientes para pagar as despesas militares a tempo e horas. Para piorar a situação, a balança comercial portuguesa com a Inglaterra era cada vez mais deficitária, apesar das oscilações verificadas durante a segunda década de Setecentos.[65]

A conjuntura vívida entre 1710 e 1715 revelava a economia de um país com um mercado interno pequeno e muito dependente da exportação para escoar uma produção metropolitana e imperial pouco diversificada (eram sobretudo matérias-primas) e sem grande valor acrescentado. Portugal, para além do mais, tinha graves dependências externas que agravavam o défice da sua balança comercial. A falta de metálico era um efeito deste condicionalismo e compreende-se que, perante a escassez de moeda, os investidores da Companhia de Macau desejassem reaver o seu capital o mais depressa possível.

Por outro lado, a fome de prata que assolava o Reino desde 1708 prejudicava a amoedação portuguesa e a sua parcimoniosa circulação prolongar-se-ia até 1747. A entrada de patacas castelhanas em território português reiniciou-se após 1714, quando Portugal

---

[62] Por exemplo, o referido Viganego escrevera ao abade Legrand a 11.10.1711 que em Portugal havia uma falta absoluta de dinheiro, devendo-se 11 meses de soldo ao exército, pelo que se temia uma revolta generalizada; cf. CARVALHOSA, Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e (Visconde de Santarém) – **Quadro elementar**, Tomo V, pp. 17-18.

[63] CARVALHOSA, Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e (Visconde de Santarém) – **Quadro elementar**, Tomo V, pp. CCXXXVII (nota 1), CCXLVII-CCXLVIII (nota 1).

[64] Cf. CARVALHOSA, Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e (Visconde de Santarém) – **Quadro elementar**, Tomo V, pp. CCXLVIII-CCXLIX; SILVA, Álvaro Ferreira da – Finanças Públicas. In LAINS, Pedro, SILVA, Álvaro Ferreira da (dir.) – **História económica de Portugal 1700-2000**, (2.ª edição), vol. I – **O século XVIII**. Lisboa: ICS, 2005, pp. 241 246-247. Mesmo com a diferença quantitativa para o período imediatamente anterior (1710-1715), a percentagem seria igual.

[65] Vejam-se os dados fornecidos por FISHER, H. E. S. – **De Mathuen a Pombal. O comércio anglo-português de 1700 a 1770**. Lisboa: Gradiva, 1984, p. 206. Isto apesar do grosso das importações inglesas, constituído por cereais, ter cessado entre 1710 e 1715; cf. FRANCIS, A. D. – **The Mathuens and Portugal, 1691-1708**. Cambridge: Cambridge University Press, 1966, p. 363.

pagava um preço elevado derivado do Tratado de Utreque (1713), pelo qual perdeu para o aliado inglês o "Asiento" de escravos com América hispânica, uma das habituais fontes de obtenção de prata. Lisboa, todavia, compensou parcialmente esta perda com as patacas que chegavam por via da frota do Rio de Janeiro, que por sua vez as obtinha através de Buenos Aires (e ilegalmente por via de outros portos no Rio de la Plata).[66]

Espanha, mesmo assim, continuou a ser a principal fonte de fornecimento de prata para os negociantes lisboetas a partir de Cádis, investindo posteriormente no comércio com a Ásia durante todo o século XVIII. Em 1718, por exemplo, dois possíveis investidores no comércio com a China, António Vaz Coimbra e Francisco Gomes Lisboa, pediam urgência na apreciação do seu pedido, caso contrário "se nos fas jnposivel esta expedisão porque [a] damora que ouve na rezullusão fes com que no tempo não caiba mandar vir a prata de Espanha."[67] Foi este caminho da prata entre Lisboa e Cádis, por via de Sevilha, e a necessidade de manter a funcionar um serviço de correios regular, que levou o Conselho da Fazenda a usar o contratador de tabaco don Gabriel Antonio Gomez em 1729, com o objectivo de comprar cavalos para montar um serviço de posta.[68] Não se sabe se este serviço foi montado e se funcionou em moldes regulares, mas, em 1759, este foi o caminho percorrido pela prata castelhana importada pela Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. A expedição de patacas castelhanas de Cádis custou 632$456 à Negociação de Macau desta companhia, dos quais 49,26% foram para pagar o esquadrão de cavalaria que escoltou a prata de Badajoz até Lisboa.[69]

O valor da prata oscilava no mercado lisboeta face ao preço oficial do marco devido à sua saca para a Ásia, subindo especialmente quando se aproximava a época de aprestar os navios da Carreira da Índia. Em 1730, por exemplo, o marco da prata estava cotado a 6$400 na Casa da Moeda lisboeta, mas o seu preço no mercado atingiu os 7$200 aquando da largada das naus para o Índico.[70] A tendência secular do seu custo foi no sentido ascendente,

[66] Veja-se GODINHO, Vitorino Magalhães – Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In **Ensaios**, vol. 2, **Sobre a História de Portugal**. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1968, p. 308.

[67] "Carta de António Vaz Coimbra e Francisco Gomes Lisboa para André Lopes de Lavre", Lisboa, 12.12.1718, AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 8.

[68] "Despacho do Conselho da Fazenda", Lisboa, 07.04.1729, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Conselho da Fazenda*, vedoria e repartição do Reino, decretos, maço 1. O contratador do tabaco serviria como intermediário, dado que o destinatário final era João Duarte Mendizabal, tenente do Correio-mor, o qual se encarregaria da aquisição e do estabelecimento do serviço de posta.

[69] Veja-se REGO, A. da Silva (ed.) – **Diário da navegação de Macau 1759-1761. Códice n.º 183, do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1970, pp. 34-35.

[70] "Carta de Luís Maciel para o provedor e deputados da mesa da Espírito Santo da Pedreira", Lisboa, 04.02.1713, "Carta do provedor e deputados da confraria do Espírito Santo da Pedreira", 12.12.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89. Veja-se SOUSA, Rita Martins de – **Moeda e metais preciosos no Portugal setecentista 1688-1797**. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2006, pp. 112-113; os dados para 1730 encontram-se em FISHER, H. E. S. – **De Mathuen a Pombal**, p. 44, nota 74. Conforme Rita Martins de Sousa aponta, as patacas castelhanas continuaram a correr em Portugal com curso legal até 1785, mas esta enfrentava uma saca dupla, para a Europa setentrional e para o império (Brasil e Índia), o que fazia subir o seu valor dado que a procura era superior à oferta (cf. **Moeda e metais preciosos no Portugal setecentista 1688-1797**, pp. 80-83).

uma vez que em 1745 o marco de prata custou 7$350 aos directores da Companhia de Comércio para a China quando despacharam patacas para Macau pela *São Pedro e São João*. Este também foi o preço pago pelo corpo directivo em 1745 para despachar patacas pela *Jesus, Maria e José*. Compreende-se, assim, que a fome da prata tenha levado os sócios da Companhia de Macau a retraírem-se e a retirar os seus cabedais entre 1713 e 1715.

Da superação da crise ao fim da Companhia

Ultrapassados os desentendimentos internos e aproveitando o clima expansivo da economia europeia após 1713, e da portuguesa posteriormente a 1715, a Companhia de Macau reiniciou as suas armações para a China em 1716. A informação sobre as armações enviadas entre 1716 e o fim de 1718, quando já se tinham realizado quatro das cinco viagens redondas autorizadas, é escassa e confusa. Por volta de 1716, a Companhia dispunha apenas da *Santa Ana e São Joaquim* dado ter vendido a *Nossa Senhora da Visitação* ao Rei por 16.000$000.[71] Em Março de 1716, quando a *Santa Ana e São Joaquim* se preparava para zarpar pela terceira vez, os oficiais da Casa da Índia deram pistas sobre o número de viagens efectuado até aí. Depois de porem de aviso o Capitão-geral de Macau quanto ao registo e separação das cargas, indicaram que tal se ficara a dever ao caos verificado "nas duas naos passadas que vierão desse porto."[72]

Isto significava que a *Santa Ana e São Joaquim* tinha regressado algures entre o segundo semestre de 1713 e o fim do ano de 1715, tendo completado uma viagem redonda com um tempo de três anos e meio a quatro anos e meio. De qualquer maneira, sabe-se que a terceira armação partiu para Macau em Março de 1716, tendo a "Gazeta de Lisboa" designado a embarcação apenas como *Santa Ana*, mas esta devia ser a nau vinda da China recentemente. A *Santa Ana* acabaria por aportar a Macau a 1 de Outubro de 1716 com grandes avarias causadas por um temporal.[73] A Companhia adquiriu outra nau, sob a invocação de *Santa Catarina e Almas*, para substituir a embarcação vendida à Coroa. O navio largou para a China em 1717, havendo notícia que andava a fazer comércio de Índia em Índia sob comando do inglês Peter French em 1718.[74]

Tirando a *Santa Ana*, que fez duas viagens redondas e esteve ao serviço da Companhia oito anos (1710-1718), as restantes naus apenas efectuaram uma viagem redonda (cerca de três anos). A excepção foi o caso extremo da *Rainha dos Anjos*, que naufragou em 1722, sem

[71] Cf. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Real Fábrica das Sedas*, livro 718, p. 21.

[72] "Orçamento do cabedal da Companhia", Lisboa, 06.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[73] "Carta dos oficiais da Casa da Índia para o capitão-geral de Macau", Lisboa, 10.03.1716. In REGO, António da Silva (ed.) – **Documentação Ultramarina Portuguesa**, vol. IV, pp. 43-44.

[74] **Gazeta de Lisboa**, ano de 1718, p. 112, citada por FONSECA, Quirino da – **Os portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal. Ementa histórica das naus de Portugal**. Lisboa: Instituto Hidrográfico, 1989, p. 511.

nunca ter chegado ao seu destino. Dada a falta de estudos sobre a composição e a evolução da marinha mercante portuguesa para a época, fica-se sem poder comparar esta tendência com a verificada nas outras rotas marítimas. Resta conjecturar a partir dos poucos dados conhecidos para a época. A Companhia de Macau podia querer vender o navio ao fim de uma viagem redonda por estar imprestável para realizar uma nova ida à Ásia devido à idade e estado de conservação do seu casco, alienando-o porque o conserto seria incomportável para as finanças dos armadores. Tal infere-se com o exemplo de longevidade de a *Santa Ana*. O seu nome desapareceu do registo após o regresso da nau a Lisboa em 1718, sabendo-se que enfrentara uma tempestade nos mares da China em 1716, que deve ter deixado o casco em mau estado.[75] Outrossim, os investidores, visto o resultado mediano obtido com a venda da carga, podiam querer ressarcir-se de perdas havidas ou realizar capital para distribuir dividendos, o que os levaria a vender tudo o que tivessem à mão. Isto incluiria a embarcação, como aconteceu com a *Nossa Senhora da Visitação* em 1713.[76]

Também há dificuldade para se saber se a penúltima armação, a *Rainha dos Anjos* (1720-1722), era uma nau da Coroa que combatera na batalha do Cabo Matapan em 1716 ou se era uma embarcação mercante com o mesmo nome. Igualmente, desconhece-se se a viajem corria por conta da Coroa, se a Companhia a fretara ou se a armação corria a meias, dividindo o privilégio de nomear oficiais. Cabe ainda a hipótese de a Companhia ter aproveitado uma armação oficial destinada a transportar para Macau o enviado papal Carlo Ambrogio Mezzabarba, evitando a duplicação de um investimento caro.[77] Se assim for, a embarcação foi usada pela Companhia e só a carga lhe pertencia. O mesmo tipo de dúvidas repete-se na última armação, a *Nossa Senhora da Oliveira*, sendo esta provavelmente uma nau da Coroa onde seguia capital da Companhia.[78]

Neste sentido aponta a correspondência comercial do conhecido homem de negócios lisboeta da primeira metade de Setecentos, Francisco Pinheiro. Numa confidência ao seu sobrinho Luís Álvares Preto e ao seu associado Giovanni Francesco Muzzi, Pinheiro afirmou "que el-Rei tem nos despachos das naus da India e huma de guerra que manda a Macau por sua conta e a levar hum enviado do emperador da China."[79] Cabe perguntar se

[75] **Gazeta de Lisboa**, ano de 1718, p. 112, citada por FONSECA, Quirino da – **Os portugueses no mar**, p. 511.

[76] "Orçamento do cabedal da companhia", Lisboa, 06.03.1713, in AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[77] Veja-se FONSECA, Quirino da – **Os portugueses no mar**, pp. 514-515; António Marques Esparteiro, *op. cit*., p. 16. A favor da hipótese da nau ser da Coroa está o facto de ir a bordo o visitador apostólico da China, Mezzabarba (cf. ALMEIDA, Manuel Lopes de– **Notícias Históricas de Portugal e Brasil**, tomo I **(1715-1750)**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1961, p. 45). A nomeação dos oficiais para a *Rainha dos Anjos* encontra-se em AHU, *Macau*, caixa 3, doc. 10.

[78] A favor desta leitura está o facto de a "Gazeta de Lisboa" ter noticiado a 26 de Abril que entre os navios que tinham largado do Tejo a 17 desse mês estavam quatro naus de guerra, nomeadas em primeiro lugar, "a saber, *Nossa Senhora da Oliveira*, capitão Duarte Pereira, que vay para Macao"; cf. ALMEIDA, Manuel Lopes de– **Notícias Históricas de Portugal e Brasil**, tomo I **(1715-1750)**, p. 110. Outro argumento a favor desta tese deriva do facto de seguir a bordo o embaixador enviado por D. João V ao imperador Yongzheng (r. 1723-1735), Alexandre Metelo de Sousa e Meneses.

[79] "Carta de Francisco Pinheiro para Luís Álvares Preto e Giovanni Francesco Muzzi", Lisboa, 24.03.1725. In LISANTI, Luís – **Negócios Coloniais**, vol. V, doc. 1067, p. 74.

a tendência de usar navios da Coroa nas últimas armações da Companhia seria um reflexo da flutuação e do número de investidores interessados face aos fracos resultados obtidos. Talvez fosse assim, porque as armações se espaçaram demasiado no tempo, sugerindo um tempo médio de retorno de investimento superior a três anos, ou mesmo a quatro anos em alguns casos. Todavia, convém reparar que houve quatro armações para Macau com partidas muito próximas entre si durante a década de 1720:

- *São Francisco Xavier* (15.05.1719-Setembro/1720);
- *Rainha dos Anjos* (25.03.1720-17.06.1722);
- *Nossa Senhora da Oliveira* (17.04.1725-05.07.1728);
- *Nossa Senhora Madre de Deus* (16.03.1727-18.08.1729).

O maior interregno entre expedições comerciais para a China verificou-se de Junho de 1722 a Abril de 1725, duas armações da Companhia de Macau feitas provavelmente por meio de naus da Coroa. As duas últimas expedições foram muito próximas no tempo. De sublinhar que o universo dos investidores se alargara mais uma vez aquando da partida do último navio com cabedal da Companhia, a *Nossa Senhora da Oliveira*.

Sabe-se, por exemplo, que o já mencionado Francisco Pinheiro foi um dos interessados na expedição de 1725 e o seu nome reapareceu em 1727 como investidor na *Madre de Deus*, apesar de ainda não ter visto o retorno do capital investido dois anos antes. Parte da carga escoava-se no Brasil, mas nem sempre se vendia tudo, pelo que a mercadoria remanescente era despachada para Lisboa, como se verificou no caso da *Nossa Senhora da Oliveira*. Após ter escalado o Rio de Janeiro e a Bahia, o associado baiano de Pinheiro, Manuel Nunes da Silva, remeteu para Lisboa as sedas e os cetins por vender avaliados em 464$884.[80]

Toda esta movimentação comercial intercolonial revelava a existência de investidores regulares que arriscavam o cabedal em duas expedições consecutivas, mesmo quando havia risco de perda total ou quase total, como se verificou com a *Rainha dos Anjos* em 1722. No caso da *Rainha dos Anjos* a perda não foi total porque a Companhia vendeu os salvados ao inglês George Maynard, que recuperou parte da carga naufragada na baía da Guanabara entre 20 de Julho de 1722 e 7 de Junho de 1724.[81] A maioria dos participantes

[80] "Carta de Manuel Nunes da Silva para Francisco Pinheiro", Bahia, 15.04.1728. In LISANTI, Luís – **Negócios Coloniais**, vol. IV, doc. 791, pp. 504-505.

[81] "Carta dos oficiais da Casa da Índia para o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro", Lisboa, 06.09.1725, in REGO, António da Silva – **Documentação Ultramarina Portuguesa**, vol. IV, p. 58. Maynard, por seu lado, demorou a pagar os direitos das fazendas recuperadas, porque em 1729 a Casa da Índia pedia ao Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro para os seus fiadores liquidarem as tarifas devidas (Carta dos oficiais da Casa da Índia para o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, Lisboa 19.11.1729, p. 77), que em 1731 continuavam por satisfazer (Carta do Juiz da alfândega do Rio de Janeiro para os oficiais da Casa da Índia, Rio de Janeiro 27.08.1731, p. 85). O trilho perde-se após 1731, desconhecendo-se se a dívida foi alguma vez satisfeita.

nas armações de Macau, todavia, tinha um comportamento conservador e saía mal recebia de volta o seu investimento mais o lucro obtido.

Para rentabilizar a exploração comercial, a Companhia de Macau só podia apostar em produtos típicos da China. Aos tradicionais, como sedas, porcelanas e charões, juntou-se o chá, conforme há constância nos manifestos de carga conhecidos para 1712 e 1718.[82] Se as mercadorias habituais eram facilmente absorvidas em Portugal e mesmo no Brasil, o mesmo não se passava com o chá. O seu consumo estava ligado a hábitos de urbanidade desconhecidos em Portugal até à segunda metade do século XVIII, mas vulgares na Europa desde o último quartel do século XVII. Mesmo a revolução no consumo europeu registada na primeira metade de Setecentos, a favor dos chás chineses fermentados mais baratos em detrimento do *matchá* e de outras variedades verdes mais caras, passou ao lado de Portugal. O hábito de tomar chá enraizou-se em Inglaterra com o "high tea", uma refeição tomada ao fim do dia, e o seu consumo generalizou-se progressivamente pela Europa e o seu mundo, mas a moda não pegou em Portugal, onde o seu consumo continuou a ser marginal e muito ligado à medicina.[83]

A exportação era, por esta razão, a principal forma de fazer escoar o chá, uma vez que o consumo português era diminuto. Por outro lado, a aposta no chá verde revelou-se errada porque estava a perder terreno no gosto dos consumidores europeus a favor de variedades fermentadas. O sucesso do escoamento de chá nos mercados europeus variou consoante os países para onde era enviado, sendo que a sua comercialização nos Países Baixos e na Inglaterra era monopólio das respectivas companhias das Índias Orientais. Por esta razão, proibia-se a entrada de mercadorias asiáticas oriundas de outros pontos da Europa, pelo que o chá despachado para Amesterdão por Manuel Velho da Costa foi simplesmente confiscado em 1726 e nenhuma das negociações levadas a cabo por diplomatas portugueses creditados na Haia surtiu qualquer efeito para o recuperar.[84]

---

[82] "Orçamento do cabedal da companhia", Lisboa, 06.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89; Quirino da Fonseca, *op. cit.*, pp. 512-513.

[83] Veja-se CUNHA, João Teles e – Chá – a sociabilização da bebida em Portugal, pp. 314-318; CUNHA, João Teles e – A via do chá, pp. 74-77; CUNHA, João Teles e – Chá: uma história do Oriente ao Ocidente, *Oriente*, n.º 21, 2012, pp. 34-36.

[84] Cf. "Consulta do Conselho da Fazenda", Lisboa, 09.01.1743, Biblioteca Nacional de Portugal, *Fundo Geral*, cód. 675, fls. 239v, 242v. O representante diplomático português na Haia em 1726 era Diogo de Mendonça Corte-Real (1723-1728), sendo o agente Álvaro Nunes da Costa (cuja família pertencia aos 'judeus de corte' que serviam de agentes dos interesses portugueses nos Países Baixos desde a segunda metade do século XVII), sucedido por D. Luís da Cunha como ministro plenipotenciário (1728-1736). Álvaro Nunes da Costa morreu em 1738 e não se conhece outro membro da família que lhe tenha sucedido no cargo de agente da Coroa portuguesa nos Países Baixos, veja-se BLOM, J. C. H., FUKS-MANSFELD, R. G., e SCHÖFFER, I. (eds.) – **The History of the Jews in the Netherlands**. Oxford/Portland (Or.): The Littman Library of Jewish Civilization, 2007, p. 108. Sobre o conceito de 'judeu de corte' veja-se ISRAEL; Jonathan I. – **European Jewry in the Age of Mercantilism 1550-1750**. Londres/Portland (Or.): The Littman Library of Jewish Civilization, 1998, pp. 101-118, onde o autor esmiúça o papel da família Nunes da Costa como agentes da Coroa portuguesa.

Comércio de chá da Companhia de Macau em 1712 e 1718 (arráteis)

Ano	**Tipo de chá**	**Peso**	**%**	**Valor unitário**	**Valor total**
1712	Sanlo	9.714	13,71	1$200 (?)	11.656$800
	Bui (wuiy)	23.817	33,62	1$200	28.580$400
	Verde	37.310	52,66	$800	29.848$000
Subtotal		70.841	100		70.085$200
Quebras		842	- - -		552$800
Total		69.999	- - -		69.532$400
Ano	**Tipo de chá**	**Peso**	**%**	**Valor unitário**	**Valor total**
1718	Bui (wuiy)	8.061,4	16,93	1$200	9.673$680
	Verde	39.551,2	83,06	$800	31.640$960
Total		47.612,6	100		41.314$640

Nota: O valor unitário para 1718 foi calculado com base nos preços de 1712-13.
Fonte: AHU, *Macau*, cx. 2, doc. 89; *Gazeta de Lisboa*, 08.12.1718, citada por Quirino da Fonseca, *Os portugueses no mar*, pp. 511-513.

Apesar de tudo, o volume e o valor das mercadorias traficadas pela Companhia de Macau aumentaram durante a sua existência. Se a carga da *Nossa Senhora da Visitação* valia 393.831 cruzados (157.532$400) em 1713, passada quase uma década, em 1722, o carregamento da *Rainha dos Anjos* perdido no incêndio e posterior explosão no Rio de Janeiro estava avaliado em um milhão de cruzados (400.000$000).[85] Descontando eventuais exageros sobre a importância mencionada e que nem toda a mercadoria a bordo seria da Companhia, o aumento do valor das cargas parece indesmentível. O crescimento acompanhava, desta maneira, o movimento expansivo da economia portuguesa e europeia posterior à paz de Utreque (1713).

Mau grado o crescimento verificado, nem tudo corria de feição à Companhia de Macau, conforme ficou demonstrado pela sua vida atribulada. As dificuldades sentidas devem ter levado muitos investidores a sair, mas conseguiu atrair novo capital, estrangeiro inclusive, para manter a sociedade em funcionamento. Desconhece-se com detalhe qual era a participação de capital estrangeiro nas primeiras armações da Companhia, mas sabe-se que existiu. Este só saiu a reluzir aquando do aparecimento de uma proposta para criar uma companhia rival feita por Joan e Pau Marti em 1715. No processo em torno da sua criação, os dois cataláes revelaram que tinham metido o seu cabedal na Companhia de Macau. Como não ficaram satisfeitos com o processo de repartição de proventos, acusaram os administradores de "puzerão na mão de genoveses as utilidades e o ser da mesma Companhia."[86]

[85] "Orçamento do cabedal da companhia", Lisboa, 06.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89. ALMEIDA, Manuel Lopes de (ed.) – **Notícias Históricas de Portugal e Brasil**, tomo I **(1715-1750)**, pp. 79-80.

[86] "Papel dado por Joan e Pau Martins", s/l [Lisboa], s/d. [1715], in Biblioteca Nacional de Portugal, *Fundo Geral*, cód. 9860, fl. 149v.

Tal significava que, por falta de canais próprios de redistribuição, os administradores se viram obrigados a encontrar entre a comunidade mercantil estrangeira radicada em Lisboa quem escoassem mercadorias sem consumo assegurado em Portugal, os genoveses neste caso. A ser assim, a importância e o imbricamento do Mediterrâneo (Marselha, Provença, Génova e Livorno) no investimento e no comércio português com a Ásia é bem maior e anterior ao que se julga. Contudo, não se conhecem dados específicos sobre a participação de capital estrangeiro em outras armações da Companhia de Macau, embora se saiba que recorreu a não portugueses para a sua exploração. Para além do capitão French, a documentação menciona outro inglês, George Maynard, activo no Rio de Janeiro pelo menos durante a década de 1720. Maynard mantinha negócios com o Brasil (pelo menos no Rio de Janeiro) e, por ocasião do naufrágio da *Rainha dos Anjos*, ajustou com os comissários da Companhia a recuperação da sua carga.[87] Um meio de minorar a perda total com o negócio de salvados marítimos!

De qualquer forma, a entrada de cabedal estrangeiro no comércio português com a Ásia não era novidade. Fora mesmo vulgar no século XVI, conhecida no seguinte, recordemos que entre os investidores da Companhia Geral do Comércio (1694-1699) se contara o provençal Pierre Doléolis,[88] e o fenómeno continuaria por todo o século XVIII. Um dos casos conhecidos foi o do inglês Tempest Milner, primeiro caixa da armação da *Nossa Senhora da Conceição e São Francisco Xavier* em 1737.[89] Um derradeiro exemplo como se ainda fosse preciso provar o peso da presença estrangeira no trato português com o Índico em Setecentos: João André Calvet. Trata-se do nome aportuguesado do italiano Giovanni Andrea Calvet, um dos directores da negociação de Feliciano Velho Oldenburg em 1754. O próprio Oldenburg era descendente de um hamburguês radicado em Portugal.[90] A participação de estrangeiros não parecia problemática à primeira vista, excepto que a Companhia gozava do privilégio de poder escalar portos do Brasil, território vedado a estrangeiros por lei até 1720. Aliás, foi este privilégio que acirrou a cobiça de outros interessados em traficar

[87] "Carta dos oficiais da Casa da Índia para o juiz da alfândega do Rio de Janeiro", Lisboa, 27.08.1731, in *DUP*, vol. IV, p. 85.

[88] Veja-se GODINHO, Vitorino Magalhães – Portugal and Her Empire, 1680-1720. In **The New Cambridge Modern History**, BROMLEY, J. S. (ed.) vol. VI, **The Rise of Great Britain and Russia 1688-1715/25**. Cambridge: Cambridge University Press, 1970, p. 517, onde aparece grafado como "d'Oleolis". Este personagem pertencia a uma família marselhesa de mercadores que emigrou para Lisboa no último quartel do século XVII e por volta de 1700 era um dos dois principais homens de negócio franceses em Lisboa; cf. LABOURDETTE, Jean-François – **La nation française à Lisbonne de 1669 à 1790 - Entre colbertisme et libéralisme**, pp. 491-492.

[89] Paulo Teixeira, "Diário da navegação que fez a nau *Nossa Senhora da Conceição e São Francisco Xavier*", Biblioteca Nacional de Portugal, *Fundo Geral*, cód. 550, fls. I, II.

[90] "Aditamento ou reforma à associação que o senhor Feliciano Velho Oldenburg havia feito da negociação da Ásia portuguesa em 10 de Julho de 1754", Lisboa, 12.06.1756, Biblioteca Nacional de Portugal, *Pombalina*, cód. 651, s/f. Por ser meio estrangeiro, a mãe, Domingas Jerónima, era portuguesa e descendente de "herético", o pai Peter Oldenburg, fora luterano até à conversão ao catolicismo c. 1672-74, foi a causa que levou o Santo Ofício a negar-lhe o título de "familiar", tendo um dos pareceres, o de João Duarte Ribeiro, acrescentado que tinha passado pouco tempo desde que a família deixara de ser luterana (43 anos!); cf. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Conselho Geral do Santo Ofício*, Habilitações, maço 1, diligência 10. A ascensão social e a protecção almejada por Oldenburg foi obtida por via da entrada na Ordem de Cristo, da qual se tornou cavaleiro em 1719; cf. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Chancelaria da Ordem de Cristo*, livro 98, fl. 441.

à ida e no regresso com produtos brasileiros, como o tabaco e o ouro, como foi o caso de Joan e Pau Marti.[91]

Ora a Companhia de Macau traficara com o Brasil desde a primeira armação de forma atestada. Tanto que a *Nossa Senhora da Visitação* trouxe nos seus porões ouro brasileiro, possivelmente colocado a bordo no Rio de Janeiro, avaliado em 38.400$000, tendo carregado mercadorias na Bahia às quais cobrou 4.000$000 de fretes.[92] Em 1718 foi mencionada a possibilidade de a *Santa Ana* trazer tabaco por conta do contratador don Pedro Antonio Gomez.[93] Para os investidores, a escala brasileira tornou-se necessária para arranjar carga suplementar de forma a rentabilizar a viagem e para escoar alguma mercadoria localmente, comportamento que outras armações privadas para a Ásia imitariam de futuro.

O fim da Companhia de Macau acompanhou de perto o fecho de uma janela de oportunidade no comércio com a China por via portuguesa. A partir de 1720, a conjuntura mudou e perante a concorrência europeia, melhor apetrechada financeira e materialmente, a maioria dos capitais portugueses voltou a investir nas liberdades das naus da Carreira da Índia que eram mais seguras. Quanto aos investidores macaenses, a abertura do mercado chinês ocorrida por volta desses anos ditou o fim das veleidades locais para investir em armações directas para o Reino. A época do seu exclusivo comercial tinha terminado, mas a vontade de reatar a ligação não desapareceu nem esmoreceu voltando a emergir no início do século XIX.

Apesar da conjuntura menos favorável, os homens de negócio da Confraria do Espírito Santo da Pedreira pediram a renovação do privilégio comercial. Fizeram-no pela primeira vez a 9 de Novembro de 1719, a segunda a 22 de Janeiro de 1720 e a terceira em Outubro de 1725.[94] Da última vez, a Confraria queixou-se de falta de reciprocidade na entrada de mercadorias asiáticas em Portugal face ao que ocorria em países da Europa setentrional. Apesar de uma lei de 1723 proibir a entrada em Portugal de mercadorias asiáticas introduzidas por navios com bandeiras de outros países europeus, estas continuavam a entrar sem entraves, enquanto as transportadas por via portuguesa não penetravam na Holanda, Inglaterra e França desde a fundação da Companhia de Macau.[95] Mau grado o perigo da saída de metais amoedados para liquidar a compra de fazendas vindas do Norte, que diminuía a massa

[91] Só a partir de 1720 podiam embarcar para o Brasil mediante passaporte e licença régia, "Lei", 20.03.1720, in THOMAZ, Manuel Fernandes – *Reportório Geral*, tomo I, § 561, p. 266. Até lá, legalmente, só podiam residir quatro famílias de ingleses e holandeses na Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, sem autorização para viajar para fora, isto desde 1707, embora se conheçam outros estrangeiros que residiam no Brasil antes e por muito tempo, como Ambroise Jauffret; cf. ANTONIL, André João – **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. Veja-se a 'Introdução' por SILVA, Andrée Mansuy Diniz da. Lisboa: C.N.C.D.P., 2001, pp. 50-51.

[92] "Orçamento do cabedal da companhia", Lisboa, 06.03.1713, AHU, *Macau*, caixa 2, doc. 89.

[93] "Parecer do duque de Cadaval", Pedrouços, 03.01.1718. In RAU, Virgínia, SILVA, Maria Fernanda Gomes da (eds.) – **Os manuscritos da Casa Cadaval respeitantes ao Brasil**, vol. II, doc. 268, p. 195.

[94] As datas foram referenciadas pelos oficiais da Casa da Índia, cf. "Consulta do Conselho da Fazenda", Lisboa, 09.01.1743, Biblioteca Nacional de Portugal, *Fundo Geral*, cód. 675, fl. 242.

[95] "Consulta do Conselho da Fazenda", Lisboa, 09.01.1743, Biblioteca Nacional de Portugal, *Fundo Geral*, cód. 675, fls. 236v., 239v-240.

monetária em circulação e aumentava a inflacção, a Coroa mostrou-se insensível ao pedido dos homens de negócio que solicitaram a continuidade dos seus privilégios.

As datas dos pedidos coincidiram com o surgimento de concorrentes (1719) e com a renovação dos privilégios no fim do período inicial de vigência da sociedade (1720, 1725). Se a Coroa ainda acedeu a primeira vez, não repetiu o gesto posteriormente. Curiosamente, a Mesa do Bem Comum levaria quase vinte anos a defender a criação de uma nova companhia para comerciar na Ásia.

Para além da mudança conjuntural, este era outro sinal que a exploração também não resultara como os homens de negócio esperavam. A sua atitude tanto tinha de conservadorismo como de realismo perante a fraca dimensão do mercado de consumo português e a disponibilidade de capitais. Por outro lado, o reinado de D. João V também não foi de molde a privilegiar companhias monopolistas, conforme a Companhia de Macau descobriu por si própria em 1719 e posteriormente em 1725.

BIBLIOGRAFIA

Fontes

Manuscritas:

Academia das Ciências de Lisboa:
Série Vermelha, mss. 288.

Arquivo Histórico Ultramarino:

Documentos avulsos da Índia:
caixa [44] 75, doc. 5.

Documentos avulsos de Macau:
caixa. 2, doc. 75, 89.
caixa 3, docs. 8, 10

Arquivo Nacional da Torre do Tombo:

Chancelaria da Ordem de Cristo, livro 98.

Conselho da Fazenda, vedoria e repartição do Reino, decretos, maço 1.

Conselho Geral do Santo Ofício, Habilitações, maço 1, diligência 10.

Manuscritos da Livraria, cód. 1131

Real Fábrica das Sedas, livro 718

Biblioteca Nacional de Portugal:

Fundo Geral, cód. 550, cód. 675, cód. 9860.

Pombalina, códice 651.

Impressas:

ALMEIDA, Manuel Lopes de– **Notícias Históricas de Portugal e Brasil**, tomo I **(1715-1750)**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1961.

ANTONIL, André João – **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. SILVA, Andrée Mansuy Diniz da (ed.). Lisboa: C.N.C.D.P., 2001.

BIKER, Júlio Firmino Júdice – **Colecção de tratados e concertos de pazes que o Estado da Índia portuguesa fez com os reis e senhores com que teve relações nas partes da Ásia e África oriental desde o princípio da conquista até ao fim do século XVIII**, (reimpressão da edição da Imprensa Nacional de 1884). Nova Delhi: Asian Educational Services, 1995.

Condiçoens da Companhia de Macao que Sua Magestade concedeo por tempo de dez annos. Administradores della Luis Maciel, Manoel de Sousa Soares, Gonçalo Pacheco Pereyra, & Manoel Velho da Costa. Lisboa: Oficina Real de Valentim da Costa Deslandes, 1710.

CUNHA, D. Luís da – **Instruções inéditas a Marco António de Azevedo Coutinho**. Edição de AZEVEDO, Pedro de e BAIÃO, António. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1929.

CUNHA, D. Luís da – **Instruções políticas**. Edição de SILVA, Abílio Diniz da. Lisboa: C.N.C.D.P., 2001.

LISANTI, Luís (ed.) – **Negócios Coloniais (Uma correspondência comercial do século XVIII)**. 5 vols. Brasília/São Paulo: Ministério da Fazenda/Visão Editorial, 1973.

PIMENTEL, Manuel – **Arte pratica de navegar, & roteiro das viagens, & costas maritimas do Brasil, Guine, Angola, Indias e Ilhas orientais e occidentais. Agora novamente emendado & acrescentado o Roteiro da costa da Espanha, & Mar Mediterraneo. Por […] cosmografo mòr do Reyno, & Senhorios de Portugal**. Lisboa: Oficina de Bernardo da Costa de Carvalho, 1699.

PIMENTEL, Manuel – **Arte de navegar, em que se ensinam as regras praticas, e o modo de cartear pela carta plana, & reduzida, o modo de graduar a balestilha por via dos números, & muitos problemas uteis a navegação, & Roteiro das viagens, e costas maritimas de Guinè, Angola, Brasil, Indias, & Ilhas occidentais, & orientais, agora novamente emendado, & acrescentadas muitas derrotas novas por […] Fidalgo da Casa de S. Magestade, & Cosmographo mòr do Reyno, & Senhorios de Portugal**. Lisboa: Oficina Real Deslandesiana, 1712.

PIMENTEL, Manuel – **Arte de navegar, em que se ensinam as regras praticas, e os modos de cartear, e de graduar a balestilha por via de números, e muitos problemas uteis à navegação, E Roteyro das viagens, e costas maritimas de Guinè, Angola, Brasil, Indias, e Ilhas occidentais, e orientais, novamente emendado, e accrescentas muitas derrotas. Dedicado a El-Rey D. João V Nosso Senhor, por […] Fidalgo da Casa de Sua Magestade, e Cosmographo mor do Reyno**. Lisboa: Oficina de Francisco da Silva, 1746.

PISSURLENCAR, Panduronga S. S. (ed.) – **Assentos do Conselho do Estado**, vol. IV, **(1659-1695)**. Bastorá: Tipografia Rangel, 1956.

PISSURLENCAR, Panduronga S. S. (ed.) – **Assentos do Conselho do Estado**, vol. V, **(1695-1750)**. Bastorá: Tipografia Rangel, 1957.

RAU, Virgínia – **O 'Livro de Rezão' de António Coelho Guerreiro**. Lisboa: Diamang, 1956.

RAU, Virgínia, SILVA, Maria Fernanda Gomes da (eds.) – **Os manuscritos da Casa Cadaval respeitantes ao Brasil**. 2 vols. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1956-1958.

REGO, António da Silva (ed.) – **Documentação Ultramarina Portuguesa**, vol. IV. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarino, 1966.

REGO, A. da Silva (ed.) – **Diário da navegação de Macau 1759-1761. Códice n.º 183, do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1970.

SILVA, José Soares da – **Gazeta em forma de carta**, tomo I. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1933.

THOMAZ, Manuel Fernandes – **Reportório Geral ou indice alfabetico das leis extravagantes do Reino de Portugal, publicadas depois das Ordenações, comprehendendo também algumas anteriores, que se achão em observância**, 2 tomos. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1843.

Bibliografia Geral

BLOM, J. C. H., FUKS-MANSFELD, R. G., e SCHÖFFER, I. (eds.) – **The History of the Jews in the Netherlands**. Oxford/Portland (Or.): The Littman Library of Jewish Civilization, 2007.

BORGES COELHO, António – O mercantilista português Duarte Gomes de Solis (1561/2-c.1630). **Portugaliæ Historica**, 2.ª série, vol. I, *Portugal no mundo*, 1991, pp. 183-257.

CARVALHOSA, Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de Macedo Leitão e (Visconde de Santarém) – **Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal com as diversas potências do mundo desde o princípio da monarquia portuguesa até aos nossos dias – França**. Tomo V. Paris: J. P. Aillaud, 1845.

CHAUDHURI, K. N. – **The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760**. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.

CORTELAZZO, Manlio, ZOLLI, Paolo – **Dizionario etimologico della lingua italiana**, vol. 1. Bolonha: Zanichelli, 1992.

CUNHA, João Teles e – Chá – a sociabilização da bebida em Portugal: séculos XVI-XVIII. In THOMAZ, Luís Filipe F. R. (Ed.) – **Aquém e além da Taprobana. Estudos luso-orientais à memória de Jean Aubin e de Denys Lombard**. Lisboa: CHAM, 2002, pp. 289-329.

CUNHA, João Teles e – A via do chá – Cultura material e artefactos do Oriente ao Ocidente (séculos III a XVIII). In OLIVEIRA MARTINS, Manuela de (Ed.) – **O chá da China. Uma colecção particular**. Lisboa: C.C.C.M., 2005, pp. 59-78.

CUNHA, João Teles e – **A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750**. Dissertação de doutoramento em História Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Lisboa: 2007.

CUNHA, João Teles e – Chá: uma história do Oriente ao Ocidente. In **Oriente**, nº 21, 2012, pp. 24-39.

CUNHA, João Teles e, FERREIRA, Maria João - Weaving a Global Trade Pattern: The Portuguese Role in the Globalisation of Asian Textiles, 1500–1800. In DOBADO-GONZÁLEZ, Rafael, GARCIA-HIERNAUX (Eds.) – **The Fruits of Early Globalization. An Iberian Perspective**. Londres/Nova Iorque: Palgrave/Macmillan, 2021, pp. 217-259.

CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. In **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, nº 17, Maio-1867, pp. 99-104.

CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. In **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, n.º 18, Junho-1867, pp. 123-131.

CUNHA RIVARA, J. H. da – A Índia no governo do vice-rei conde de Vila Verde 1693-1698. In **O Chronista de Tissuary**, vol. 2, n.º 19, Julho-1867, pp. 147-155.

DAVIS, Ralph – **The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries**. Londres: MacMillan & Co, 1962.

DEHARGNE, Joseph – **Répertoire des Jésuites de Chine de 1542 à 1800**. Roma/Paris: Institutum Historicum Societas Iesu/Letouzay & Ané, 1973.

DISNEY, Anthony R. – **O declínio do império da pimenta: o comércio português na Índia no início do século XVII**. Lisboa: Edições 70, 1981.

DOURSTHER, Horace – **Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes, contenant des tables des monnaies de tous les pays**. Bruxelas: M. Hayez, Imprimeur de l'Académie Royale, 1840.

ESPARTEIRO, António Marques – **Catálogo dos navios Brigantinos (1640-1910)**. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha, 1976.

FISHER, H. E. S. – **De Mathuen a Pombal. O comércio anglo-português de 1700 a 1770**. Lisboa: Gradiva, 1984.

FONSECA, Quirino da – **Os portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal. Ementa histórica das naus de Portugal**. Lisboa: Instituto Hidrográfico, 1989.

FRANCIS, A. D. – **The Mathuens and Portugal, 1691-1708**. Cambridge: Cambridge University Press, 1966.

GODINHO, Vitorino Magalhães – Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In **Ensaios**, vol. 2, **Sobre a História de Portugal**. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1968.

GODINHO, Vitorino Magalhães – Portugal and Her Empire, 1680-1720. In **The New Cambridge Modern History**, BROMLEY, J. S. (ed.) vol. VI, **The Rise of Great Britain and Russia 1688-1715/25**. Cambridge: Cambridge University Press, 1970, pp. 509-540.

GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo e LOPES, António – **As Armadas da Índia, 1497-1835**. Lisboa: C.N.C.D.P., 2002.

HAUDRÈRE, Philippe – **La Bourdonnais. Marin et aventurier**. Arles: Éditions Desjonquères, 1992.

HAUDRÈRE, Philippe – **La compagnie française des Indes au XVIII^e siècle (1719-1795)**. 2.ª edição. 2 vols. Paris: Les Indes Savantes, 2005.

ISRAEL; Jonathan I. – **European Jewry in the Age of Mercantilism 1550-1750**. Londres/Portland (Or.): The Littman Library of Jewish Civilization, 1998.

LABOURDETTE, Jean-François – **La nation française à Lisbonne de 1669 à 1790 - Entre colbertisme et libéralisme**. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian/Centre Culturel Portugais, 1988.

MACHADO, José Pedro – **Dicionário etimológico da língua portuguesa**, (2.ª edição) vol. I. Lisboa: Editorial Confluência, 1967.

MANNING, Catherine – ***Fortunes à faire*: The French in Asian Trade, 1719-48**. Ashgate (Hamp.): Variorum, 1996.

MARCOS, Rui Manuel de Figueiredo – **As companhias pombalinas. Contributo para a história das sociedades por acções em Portugal**. Coimbra: Livraria Almedina, 1997.

MIRANDA, Susana Münch, SALVADO, João Paulo – Negócios, sociedades e companhias: O tempo do chá e da porcelana. In **Um rei e três imperadores. Portugal, a China e Macau no tempo de D. João V**. Lisboa: Santa Casa da Misericórdia/Museu de São Roque/Santa Casa da Misericórdia de Macau, 2019, pp. 66-81.

REY, Alain (dir.) – **Dictionnaire historique de la langue française**, vol. I. Paris: Dictionnaires le Robert, 2006.

SAMPAIO, Luís Teixeira de – O Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros". In **Arquivos de História e Bibliografia 1923-1926**, vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1976, pp. 1-127.

SILVA, Álvaro Ferreira da – Finanças Públicas. In LAINS, Pedro, SILVA, Álvaro Ferreira da (dir.) – **História económica de Portugal 1700-2000**, (2.ª edição), vol. I – **O século XVIII**. Lisboa: ICS, 2005, pp. 237-261.

SILVA, José Gentil da – Alegação a favor da Companhia Portuguesa da Índia Oriental. In **XIII Congresso Luso-Espanhol para o progresso das ciências**, tomo VIII, vol. VII. Lisboa: Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, 1950, pp. 465-537.

SOUSA, Rita Martins de – **Moeda e metais preciosos no Portugal setecentista 1688-1797**. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2006.

SOUZA, George Bryan – **A sobrevivência do império: os portugueses na China (1630-1754)**. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1991.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – 'Cochin in Decline, 1600-1650: Myth and Manipulation in the *Estado da Índia*'. In PTAK, Roderich (ed.), **Portuguese Asia: Essays in History and Economic History**. Heidelberga: South Asia Institute/Franz Steiner Verlag, 1987, pp. 59-85.

TRIVELLATO, Francesca – **The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period**. New Haven/Londres: Yale University Press, 2009.

MAR DE NEGÓCIOS À ESCALA GLOBAL: PROCURADORES JESUÍTAS E A GESTÃO DAS MISSÕES DA ÁSIA ORIENTAL (SÉC.S XVII – XVIII)

Leonor Pratas[1]

Resumo

O presente artigo, baseado na abordagem da micro-história global, reflete sobre as principais linhas de investigação do projeto de doutoramento "Agentes da globalização no período moderno: Procuradores jesuítas da Ásia Oriental (1644–1724)". Concentra-se num grupo de jesuítas, residentes no Colégio de São Paulo, em Macau, que exerceram o cargo de Procurador das Missões da Ásia Oriental (Província do Japão e Vice-Província da China) durante a Época Moderna, retomando questões anteriormente abordadas na dissertação de Mestrado e discutindo novas problemáticas.

Através da análise das suas responsabilidades, estratégias de adaptação, redes de contactos e da cultura material colocada em movimento, procuramos compreender o impacto do seu trabalho para a continuidade das missões chinesa e japonesa, num período marcado por significativas transformações globais.

Palavras-chave: Procuradores jesuítas; Macau; China Ming-Qing; Missões da Ásia Oriental; Província do Japão; Vice-Província da China; micro-história global; globalização.

Abstract

This article, based on the approach of global microhistory, reflects on the main lines of research of the ongoing doctoral project "Agents of Globalization in the Early Modern Period: Jesuit Procurators of East Asia (1644–1724)". It focuses on a group of Jesuits residing at St. Paul's College, in Macau, who held the position of Procurator of the East Asian Missions (Province of Japan and Vice-Province of China) during the Early Modern period, revisiting topics previously addressed in the Master's dissertation and discussing new research questions.

[1] Doutoranda em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FCSH-UNL). Investigadora integrada não-doutorada do CHAM – Centro de Humanidades. Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT), I.P, e do Centro Científico e Cultural de Macau (CCCM), I.P, no âmbito da bolsa PRT/BD/154858/2023 (DOI: https://doi.org/10.54499/PRT/BD/154858/2023). Contacto: leonor.meca2000@gmail.com.

Through the analysis of their responsibilities, adaptation strategies, contact networks, and the material culture they set in motion, we seek to understand the impact of their work on the continuity of the Chinese and Japanese missions during a period of significant global transformations

Keywords: Jesuit Procurators; Macau; Ming-Qing China; East Asian Missions; Province of Japan; Vice-Province of China; global microhistory; globalization.

1. Procuradores jesuítas em perspetiva: contribuições e desafios da historiografia

De acordo com Ignacio Echarte, o exercício das funções de Procurador correspondia a um dos "ofícios más complejos en la terminologia del Instituto"[2]. A historiografia especializada nos jesuítas está, contudo, longe de refletir a importância e a polivalência do cargo, como bem assinalaram, mais recentemente, Fabian Fechner e Alexandre Coello de la Rosa[3].

Entre os artigos e livros que, todos os anos, convocam os diversos prismas desta ordem religiosa, os assuntos económico-financeiros continuam, em larga medida, por explorar, principalmente no que se refere às Missões da Ásia Oriental e aos seus Procuradores.

Se comparado com os espaços asiáticos, o interesse suscitado pelos Procuradores das Missões do Brasil e Maranhão tem crescido consideravelmente graças aos trabalhos pioneiros de Serafim Leite, S.J (1889–1969) que rapidamente incentivaram muitos outros autores, como Nicholas Cushner, a explorar o papel dos Procuradores nas fazendas jesuítas de Quito, no Peru, e Argentina[4]. Outros contributos, mais recentes, do já mencionado Alexandre Coello de la Rosa[5], mas também de José Araneda, Rafael Corradi[6], Fabián R. Vega[7] ou Paulo de Assunção[8] lançaram novas luzes sobre os aspetos administrativos e materiais que rodearam a atuação da Companhia de Jesus naqueles espaços coloniais.

Embora já esteja bastante desatualizada, *Il Catollicesimo nello Shansi dalle Origini al 1738*[9] de Fortunato Margiotti (1913–1990) merece ser referenciada por ter sido a primeira obra focada nas finanças da Missão da China. Noël Golvers avançou com a publicação do livro de contas de François de Rougemont (1624–1676)[10], uma década depois, adotando uma linha semelhante à de Margiotti, mas expandindo com muito mais detalhe a escala da sua análise. Os seus trabalhos mais recentes ocupam, porém, um lugar de maior relevo para esta investigação, por demonstrarem a centralidade das Procuradorias de Lisboa e Macau na circulação de livros por todo o globo durante a Época Moderna.

---

[2] ECHARTE, Ignacio – Procuradores, pp. 3244-3245.

[3] FECHNER, Fabian – Las tierras incógnitas de la administración jesuita: toma de decisiones, gremios consultivos y evolución de normas, pp. 11-42 *apud* COELLO DE LA ROSA, Alexandre – El peso de la salvación: misioneros y procuradores jesuitas de las Islas Marianas y la Nueva España (1660-1672), pp. 1103-1148.

[4] CUSHNER, Nicholas P. – **Lords of the Land: sugar, wine, and Jesuit estates of coastal Peru**, 1600-1767.

[5] COELLO DE LA ROSA, Alexandre – El peso de la salvación…pp. 1103-1148.

[6] RIQUELME, José Araneda e CORRADI Gaune, Rafael – "La "Bitacorá" de un Procurador Jesuita. La construcción documental de un viaje atlántico (Santiago-Madrid, 1694-1709), pp. 194-232.

[7] VEGA, Fabián R – 'Que se han de embarcar para la provincia del Paraguay'. Procuradores jesuitas y circulación de libros en el Río de la Plata, mediados del siglo XVIII, pp. 49-80.

[8] ASSUNÇÃO, Paulo de – **Negócios jesuíticos: o cotidiano da administração dos bens divinos**.

[9] MARGIOTTI, Fortunato – **Il cattolicismo nello Shansi dalle origini al 1738**.

[10] GOLVERS, Noël – **François de Rougemont, S.J., Missionary in Ch'ang-Shu (Chiang-Nan): A Study of the Account Book (1674-1676) and the Elogium**.

Algumas tipologias de Procuradores surgem destacadas por Charles C. Borges em *The Economics of the Jesuits in Goa*. Numa abordagem algo global, Borges enumera as principais funções dos Procuradores dos Colégios e Procuradores das Missões sediados em Goa[11] e destaca a importância das múltiplas redes que ligaram aquela cidade a Malaca, Macau e Nagasáqui. As suas considerações são, no entanto, superficiais, não conseguindo capturar com a amplitude necessária a importância destes gestores para a sobrevivência das Missões da Ásia Oriental.

Fred Vermote versou sobre a administração financeira das Missões jesuítas na Europa, América e Ásia em vários dos seus trabalhos, abarcando aqui e ali o papel desempenhado por alguns ecónomos[12]. Hélène Vu Thanh e Ines Županov[13] têm contribuído largamente para uma melhor compreensão das vicissitudes económico-financeiras que pautaram a atuação dos jesuítas nas várias Missões. *Trade and Finances in the Global Missions* assume, por isso, absoluta relevância para o desenvolvimento desta investigação pelos inúmeros ensaios que contém. A participação de João Rodrigues *Tçuzu*[14] no trato da seda e da prata, fomentada em Nagasáqui, foi, por exemplo, estudado por Vu Thanh. Focado em demonstrar a amplitude da rede atlântica construída pela Companhia de Jesus, José Martínez-Serna discutiu a importância dos Procuradores para a manutenção das diferentes Missões, começando na Europa e terminando no continente americano. Chamou, ademais, atenção para a negligência institucional que estas figuras têm enfrentado na historiografia, distinguindo que funções diferenciavam cada tipologia de Procurador[15].

A obra *The Making of an Enterprise, The Society of Jesus in Portugal, It's Empire and Beyond, 1540–1750,* publicada em 1996, quebrou o paradigma vigente ao concentrar-se na componente temporal e não apenas espiritual da história da Companhia de Jesus, incluindo, desta forma, os Procuradores. Alden foi o primeiro a articular, sob as lentes da história global, a evolução das diferentes Missões, alinhando a sua história às estruturas políticas, administrativas e financeiras das Coroas Ibéricas, bem como ao contexto onde estavam integradas[16].

Outros tópicos tornam esta obra indispensável. Destacamos, por exemplo, os capítulos que exploram a participação dos jesuítas, em diferentes territórios, como mercadores,

[11] BORGES, Charles J – **The Economics of the Goa Jesuits 1542-1759. An Explanation of Their Rise and Fall**. ____, Charles J. – The Portuguese Jesuits in Asia: Their economic and political networking within Asia and with Europe, pp. 203-224.

[12] VERMOTE, Fred – **The Role of Urban Real Estate in Jesuit Finances and Networks Between Europe and China, 1612-1778**. ___, Fred – Finances of the Missions, pp. 367-400.

[13] VU THANH, Hélène e Zupanov, Ines G., eds – **Trade and Finance in Global Missions (16th–18th Centuries)**.

[14] VU THANH, Hélène – The Cross and the Silk, Trading Activities by the Society of Jesus in Japan (1549–1650), pp. 47-70.

[15] MARTÍNEZ-SERNA, José Gabriel – Procurators and the Making of the Jesuit's Atlantic Network, pp. 181-209.

[16] ALDEN, Dauril – **The Making of an Enterprise: The Society of Jesus in Portugal, Its Empire and Beyond, 1540-1750),** pp. 41-79, 130-159.

investidores, escravocratas e proprietários latifundiários[17], revisitando importantes considerações sobre as características económico-financeiras da Companhia de Jesus entre os séculos XVII e XVIII.

A par de Alden, o estudo encetado por João Paulo Oliveira e Costa sobre o bispado de D. Luís de Cerqueira (1552–1614), constituiu a primeira abordagem profunda sobre os Procuradores da Província do Japão[18]. Tendo como pano de fundo a cidade de Nagasáqui de Tokugawa Iyeasu (1543–1616), Oliveira e Costa lançou as bases para que outros lhe seguissem. Mihoko Oka, Francisco Figueira Faria e Daniele Frison publicaram, então, as suas investigações sobre outras três Procuradorias, geridas pelos Padres João Rodrigues *Tçuzu* (1561–1633), Luís de Almeida (c. 1525–1583) e Carlo Spínola (1564–1622)[19]. O arquipélago nipónico foi, mais uma vez, a geografia privilegiada. A estreita conexão a Macau como centro das Missões da Ásia Oriental tornam, contudo, qualquer um destes textos uma mais-valia para melhor entendermos o cargo de Procurador da Vice-Província da China.

Embora estes homens não sejam os protagonistas de *Mulheres em Macau: Donas Honradas, Mulheres Livres e Escravas,* Elsa Penalva incluiu-os no quotidiano de Macau do século XVII. Num capítulo dedicado à "contenda do sândalo", Penalva discorreu sobre os conflitos ocorridos entre Isabel Reigota e a Procuradoria da Vice-Província da China, gerida, à data, pelo Irmão Manuel de Figueiredo (1589–1663). Por ser viúva de Francisco Rombo de Carvalho, Reigota era considerada uma das mais poderosas benfeitoras da Companhia de Jesus[20]. A par de Figueiredo, também o Procurador Manuel dos Reis (1634–1669) ganhou algum protagonismo por se ter envolvido em algumas desavenças com D. Catarina de Noronha, após a morte do seu marido, o famoso mercador Francisco Vieira de Figueiredo (1612–1667). Falamos de trabalhos fundamentais que fornecem conhecimento direto sobre o envolvimento destes agentes na esfera secular de Macau.

***

Ainda que sejam importantes e dignas de nota, estas contribuições têm-se cingido, por um lado, às Missões do Brasil e Maranhão e Assistência Espanhola; por outro, aos Procuradores da Província do Japão. O papel desempenhado pelos Procuradores da Vice-Província da China está claramente ausente.

---

[17] ALDEN - The Making of an Enterprise…pp. 528, 552.

[18] COSTA, João Paulo Oliveira e – **O Cristianismo no Japão e o Episcopado de D. Luís Cerqueira**. Referimo-nos, por exemplo, aos Padres Gil da Mata (1521–1574), Amador Rebelo (c. 1535–1623), Francisco Lameira (1561–?), António Rodrigues (c. 1552 –1588) ou Nuno Rodrigues (1597–1602).

[19] OKA, Mihoko – A Memorandum by Tçuzu Rodrigues: The Office of Procurador and Trade by the Jesuits in Japan, pp. 81-102. FARIA, Francisco Figueira de – The functions of Procurator in the Society of Jesus. Luís de Almeida, Procurator?. pp. 29-46; FRISON, Danielle – "El oficio de procurador al qual aunque tengo particular repugnancia". The office of procurator through the letters of Carlo Spinola S.J, pp. 9-70.

[20] PENALVA, Elsa – **Mulheres em Macau. Donas honradas, mulheres livres e escravas (séculos XVI e XVII)**, pp. 115-148.

O núcleo "Procuradores Portugueses", criado por Isabel Murta Pina e Maria João Pereira Coutinho no contexto do projeto *Res Sinicae: Base digital de fontes documentais em latim e em português sobre a China (séculos XVI—XVIII). Levantamento, edição, tradução e estudos* (PTDC/LLT-OUT /31941/2017)[21], assume absoluta relevância por corresponder ao ponto de partida que deu início a esta investigação. Os resultados ali apresentados são, atualmente, um dos mais importantes e maiores avanços para o estudo dos Procuradores das Missões da Ásia Oriental. De Lisboa a Macau, são exploradas as trajetórias de alguns deles que, ao assumirem aquele complexo ofício, se comprometeram a administrar o mundo material da Vice-Província da China e Província do Japão.

O artigo de Isabel Murta Pina, "Negócios da China e do Japão: os Procuradores das Missões Jesuítas da Ásia Oriental", oferece informação inédita e abrangente sobre um conjunto heterogéneo de Procuradores, com destaque para os Irmãos Manuel de Figueiredo e Luís de Figueiredo[22]. Embora a autora se tenha baseado em Alden para dar forma a este ensaio, os resultados apresentados foram fruto do trabalho e cruzamento de fontes primárias até então inexploradas e da identificação de muitos Procuradores, sobre os quais pouco ou nada se sabe. Corresponde, pois, ao ponto de partida que deu mote a esta investigação. Da mesma autora, devemos referenciar ainda *Jesuítas chineses e mestiços da Missão da China (1589–1668)*, obra fundamental sobre a Missão da China, composta pelas únicas biografias existentes sobre os jesuítas chineses e mestiços que, entre 1589 e 1668, ingressaram na Companhia de Jesus. Ali está incluído, naturalmente, o Irmão Luís de Figueiredo, que agora será retomado[23].

Ainda que não se insiram na tipologia em estudo, as viagens que os Padres Álvaro Semedo (1585–1658) e António Francisco Cardim (1596–1659) fizeram a Roma como Procuradores da Vice-Província da China e Província do Japão[24], descritas num outro artigo da mesma autora, ajudam a entender a dependência da Companhia de Jesus e dos seus Procuradores às redes económico-financeiras que ali se cruzavam. Qualquer um destes trabalhos se constitui, pois, essencial para o estudo dos Procuradores das Missões da Ásia Oriental.

A atuação de três Procuradores da Vice-Província da China, Francisco de Cordes (1689–1768), José Rosado (1714–1797) e Marcelo Leitão (1679–1755), a partir do centro da Assistência Portuguesa (Lisboa), tem sido trabalhado fortemente por Maria João Pereira Coutinho. Esta autora também procedeu à transcrição paleográfica e disponibilização de documentação fundamental para a compreensão do cargo (disponível no site *Res Sinicae*). Entre eles ressalvem-se, por exemplo, diversas cartas trocadas entre os sacerdotes e alguns

[21] *Res Sinicae - Base digital de fontes documentais em latim e em português sobre a China (séculos XVI-XVIII). Levantamento, edição, tradução e estudos (*PTDC/LLT-OUT /31941/2017) [em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Clássicos. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet*:* https://www.ressinicae.letras.ulisboa.pt/.

[22] PINA, Isabel - Negócios da China e do Japão: Os Procuradores das Missões Jesuítas da Ásia Oriental, pp. 31-57.

[23] PINA, Isabel - **Jesuítas Chineses e mestiços da missão da China (1589–1689)**.

[24] PINA, Isabel - Dois procuradores em confronto: Álvaro Semedo e António Francisco Cardim, pp. 97-112.

agentes seculares da Lisboa de setecentos, que oferecem perspetivas valiosas sobre as dinâmicas inerentes à função[25].

A presença limitada dos Procuradores nos diversos estudos sobre a Companhia de Jesus torna este projeto de investigação essencial, pioneiro e verdadeiramente inovador, à qual tive a oportunidade de me juntar em 2021, juntamente com o meu colega Diogo Reis Pereira (NOVA FCSH-CHAM / FCT-CCCM, I.P).

Neste que é um trabalho de equipa e faz parte de investigações articuladas, temos como principais objetivos adensar o conhecimento sobre o cargo e aprofundar a compreensão sobre a materialidade e a dimensão económico-financeira da Companhia de Jesus.

Diogo Pereira publicou, em primeiro lugar, um ensaio dedicado à carreira de António Freire (1587–c. 1656) como Procurador-Geral das Missões da Ásia Oriental no Colégio de Santo Antão[26]. Num outro texto foram integrados novos Procuradores e aprofundadas outras dimensões sobre o tema[27]. Veja-se ainda a sua dissertação de Mestrado, focada na rede de Procuradores estabelecida entre Lisboa e as Missões da Ásia Oriental, que incluiu a análise dos percursos dos Padres Jorge de Gouveia (1564–1647), Manuel Barreto (c. 1583–1620) e João Rodrigues *Tçuzu* (1561–1633)[28].

Os restantes trabalhos são da minha autoria. Inicialmente, escolhi analisar apenas a trajetória do Irmão Manuel de Figueiredo (1589–1663) como Procurador da Vice-Província da China, em Macau, cobrindo também parte da sua vida em Portugal[29]. Numa outra publicação, mais recente, intitulada "Entangled in the Global Networks of Macau: Jesuit Procurators and their business in seventeenth century", foi possível incluir igualmente os seus sucessores que, para além de terem gerido as finanças da Missão da China, ficaram responsáveis pela Província do Japão[30].

---

[25] COUTINHO, Maria João Pereira – "So many things I Wanted from Guangzhou." The Orders of two Jesuit Procurators: Francisco de Cordes (1688–1768) and José Rosado (1714–1797)", pp. 103-122; ___, Maria João (transcrição paleográfica) – *Marcelo Leitão (1679—1755). Correspondência activa e passiva. Res Sinicae. Base digital de fontes documentais em latim e em português sobre a China (séculos XVI–XVIII). Levantamento, edição, tradução e estudos (PTDC/LLT–OUT/31941/2017)*; ___, Maria João (transcrição paleográfica) – *Francisco de Cordes (1689–1768). Correspondência passiva e ativa e outros documentos*. Cristina Costa Gomes (revisão paleográfica), Arnaldo do Espírito Santo (tradução para Latim);_____, Maria João (transcrição paleográfica) – «José Rosado (1714–1797)»; _____, Maria João (transcrição paleográfica) – "Marcelo Leitão (1679–1755),"; _____, Maria João (transcrição paleográfica) – "José Rosado (1714–1797),"; ___, Maria João – "Francisco de Cordes (1689–1768),"; ___, Maria João – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII: dois casos de estudo., pp. 1273-1283. ____, Maria João – Do Colégio Almirantino à Procuratura das Missões (1705- 1759): dois exemplos de arquitectura barroca ao serviço das missões ultramarinas (S.I.), pp. 935-943. _____, Maria João – «Homem de prendas e talentos» . Marcelo Leitão (1679– 1755), Procurador-Geral da Vice-Província da China, pp. 181-207.

[26] PEREIRA, Diogo Reis – Entre Portugal e a China: Procuradores Jesuítas e seus negócios. O caso de António Freire (séc. XVII), pp. 135-156.

[27] PEREIRA, Diogo Reis – Jesuit Procurators and the East Asian Missions in the First Half of the Seventeenth Century: Material Cultures in Motion, pp. 1-18.

[28] PEREIRA, Diogo Reis – Procuradores Jesuítas em Macau: redes de contacto e transferências materiais na primeira metade do século XVII.

[29] PRATAS, Leonor – Entre Negócios e Religião: O Irmão Jesuíta Manuel de Figueiredo (1589-1663), pp. 113-133.

[30] PRATAS, Leonor – Entangled in the Global Networks of Macau: Jesuit Procurators and their Business in seventeenth century (no prelo).

1.1. Metodologia - a micro-história global

A micro-história global, fundada por Tonio Andrade[31], tem sido a metodologia adotada ao longo desta investigação. Conjuga, por um lado, a conceptualização de *micro-storia* italiana fundada por Carlo Ginzburg[32] e Giovanni Levi[33]; por outro, a abordagem promovida por Sebastian Conrad e Lynn Hunt[34], centrada na exploração das conexões, interações e interdependências entre diferentes regiões do mundo na *longue durée*.

Ao proporcionar a compreensão mais profunda de sujeitos históricos, eventos e fenómenos locais, a micro-história global permite-nos captar os detalhes e as "nuances" fundamentais para a reconstrução da vida e carreira dos Procuradores jesuítas da Ásia Oriental. Simultaneamente, ao inserirmos a sua ação em contextos globais e multidimensionais[35], torna-se possível compreender a amplitude e o impacto do seu trabalho, frequentemente ignorado nas grandes narrativas.

Observamos, no entanto, que a presença deste tipo de estudos é algo circunstancial no panorama historiográfico e pouco consensual (assemelhando-se, de alguma forma, à escassa atenção dada aos Procuradores da Companhia de Jesus).

Zoltán Boldizsár Simon, por exemplo, argumenta que a crescente importação de métodos de outras abordagens historiográficas tem reduzido o carácter experimental e inovador da micro-história[36]. Já Sigurður Gylfi Magnússun e István M. Szijártó questionaram a pertinência das conexões entre o nível micro e macro no desenvolvimento da narrativa histórica, sublinhando, no entanto, que uma análise enquadrada na micro-história não depende necessariamente de grandes estruturas explicativas[37].

Outros autores apontam ainda o risco de generalização, alertando para as conclusões pouco rigorosas quando baseadas em estudos de caso isolados. A questão da representatividade das fontes locais num contexto global, assim como a dificuldade em equilibrar diferentes escalas de análise, constituem outros desafios frequentemente levantados.

A discussão sobre a utilidade da micro-história global intensifica-se ainda mais quando se aborda a definição do termo "global". Muitos autores consideram-no um conceito excessivamente vago, aplicável a qualquer geografia e cronologia. David Bell ou

[31] ANDRADE, Tonio – A Chinese Farmer, Two African Boys, and a Warlord: Toward a Global Microhistory, pp. 573-591.

[32] GINZBURG, Carlo – **The cheese and the worms: The cosmos of a sixteenth-century miller**; LEVI, Giovanni – **Microhistorias**. Note-se, contudo, que a integração destes dois níveis de análise já foi defendida por Ginzburg nos seus trabalhos mais recentes. Veja-se GINZBURG, Carlo – Microhistory and world history, pp. 446-473.

[33] MENEGON, Eugenio – Telescope and Microscope. A micro-historical approach to global China in the eighteenth century, pp. 1-30. A corrente italiana influenciou o desenvolvimento de outras perspetivas, como a francesa, alemã e anglo-saxónica, que ganharam popularidade durante as décadas de 1970 e 1980.

[34] CONRAD, Sebastian – **What Is Global History?** HUNT, Lynn – **Writing History in the Global Era**.

[35] MAGNÚSSON, Sigurður Gylfi e SZIJÁRTÓ, István M. – **What is Microhistory: Theory and Practice**.

[36] SIMON, Zoltán Boldizsár – **Method and Perspective. Journal of Microhistory**, pp. 1-23.

[37] MAGNÚSSON, Sigurður Gylfi e SZIJÁRTÓ, István M. - What is Microhistory…p. 14.

Jeremy Adelman entendem, além disso, que a popularidade da história global pode ser transitória. Futuramente, esta abordagem perderá relevância[38].

Todos os argumentos aqui apresentados são legítimos, pertinentes e merecem ser alvo de discussões mais alargadas. Seguindo, porém, a definição de história global apresentada por John Darwin[39] e a conceção das múltiplas escalas proposta por Jacques Revel em 1996[40], a interação entre o local e o global não só é possível, como adequada e fundamental para um estudo profundo e minucioso sobre os Procuradores das Missões da Ásia Oriental. Nas próximas páginas, exploraremos de que forma estes gestores económicos, financeiros, materiais e logísticos, desdobraram a sua ação entre o local, regional e global.

Conforme demonstrado por Eugenio Menegon, a articulação entre estas duas dimensões é, além disso, essencial para o estudo das relações entre a Europa e a Ásia[41]. Da mesma forma, investigações mais recentes de autores como Harald Fischer-Tiné e Yuval Givon têm ampliado as perspetivas sobre a história global, propondo novas abordagens[42].

Assim, ao integrar elementos micro históricos em contextos macro a partir dos estudos de caso selecionados, acedemos ao que Tonio Andrade designou como "pequenos momentos de outros mundos"[43], ou seja, a passados globais, intrincados e multifacetados.

2. Macau como espaço de "conexões" e "redes"

Em vez de encarar os eventos históricos como isolados ou lineares, a micro-história global enfatiza a interdependência de fenómenos, permitindo aos historiadores identificar padrões e tendências que, de outra forma, estariam ocultos ou passariam despercebidos. Esta abordagem metodológica promove, num sentido mais abrangente, uma visão mais "holística" da História, como bem assinalou Andre Gunder Frank em *ReOrient*[44].

Alguns autores entendem que fazer "história global" significa ambicionar estudar as múltiplas "conexões globais" do passado[45]. Peer Vries explica, inclusive, que não se deve jus-

[38] ADELMAN, Jeremy – Is Global History Still Possible or Has It Had Its Moment?

[39] DARWIN, John – "Global history – history on a global scale – is not an historical programme, still less a uniform approach to the history of the world. Its appeal and its value lie precisely in the multiple vistas it opens up, in the connections it suggests, in the questions it asks (…)", *Apud* VRIES, Peer – The Prospects of Global History: Personal Reflections of an Old Believer, p. 113.

[40] REVEL, Jacques dir – **Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience**, p. 26: "there is … no hiatus, let alone an opposition, between local history and global history".

[41] MENEGON, Eugenio – Telescope and Microscope…pp. 12-13.

[42] FISCHER-TINÉ, Harald – **Marrying Global History with South Asian History: Potential and Limits of Global Microhistory in a Regional Inflection**, pp. 93-109, p. 51.

[43] ANDRADE, Tonio – **A Chinese Farmer, Two African Boys, and a Warlord** …p. 575.

[44] FRANK, Andre Gunder – **ReOrient: Global Economy in the Asian Age**.

[45] BELL, David e ADELMAN, Jeremy *apud* VRIES, Peer, The Prospects of Global History, p. 116. Vries teme, por exemplo, que a história global, quando aplicada de forma desestruturada e sem uma base analítica consistente, se reduza a uma mera enumeração de pessoas, eventos e espaços interligados.

tificar o uso da "história global" ao associá-la à ideia de conectividade[46]. Para os estudos de caso selecionados e para a micro-história global, a ideia de "conexão" constitui, porém, um eixo central desta metodologia.

O mundo económico, comercial e financeiro de Macau, da China e do restante continente asiático foi, no decorrer da Modernidade, complexo (tal como muitos outros espaços europeus e não europeus). Rompendo com a linha de pensamento eurocêntrica e seguindo as formulações teóricas de Sanjay Subrahmanyam[47], grande parte da nossa investigação assenta na exploração das vastas "conexões" geográficas, institucionais, interpessoais, económico-financeiras e materiais que, ao longo do século XVII e XVIII, estes Procuradores efetuaram. Visamos entender de que forma estes agentes globais influenciaram, a partir do seu trabalho, diferentes regiões e populações, já que nenhum deles atuou isoladamente. Como bem expressou John Donne na sua metáfora escrita em 1624, "nenhum homem é uma ilha"[48].

Importa sublinhar que a Procuradoria de Macau não só influenciou a história da cidade, como contribuiu para a continuidade dos processos históricos globais. Foi ali que estes gestores angariaram os recursos necessários à sobrevivência da Companhia de Jesus na Ásia Oriental e à manutenção do comércio interasiático. Estes ecónomos tiveram, pois, de construir as suas próprias "redes" de carácter social, interpessoal e económico. Estas interações implicaram, evidentemente, cooperações multiculturais de diferentes intensidades, mas também constrangimentos associados ao(s) próprio(s) contexto(s) onde estavam inseridos.

A permanência dos jesuítas no porto de Macau emergiu, então, de uma confluência de "redes", outro termo essencial para o quadro conceptual que define esta investigação. Sebastian Conrad argumenta que estas estruturas abstratas, de carácter global, foram fundamentais para a formação de identidades transnacionais e para o desenvolvimento de estruturas de poder[49]. Niall Ferguson, em *A Praça e a Torre* oferece, a par de tudo isto, uma estrutura teórica robusta para entender a importância deste conceito[50]. Numa ótica semelhante e complementar, Amélia Polónia e Francisco Bethencourt têm desenvolvido importantes trabalhos sobre o potencial das redes informais que, um pouco por todo o Império Português, sustentaram as forças oficiais[51]. Cátia Antunes, por sua vez, tem-se concentrado na história económica, demonstrando como as redes comerciais europeias se expandiram e se integraram noutras redes regionais, criando uma densa teia de interações de teor económico e cultural[52].

---

[46] VRIES, Peer – **The Prospects of Global History**…p. 118.

[47] SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Impérios em concorrência: Histórias conectadas nos séculos XVI a XVII**. ___, Sanjay – **Connected Histories: Essays and Arguments**.

[48] BROOK, Timothy –**The Troubled Empire: China in the Yuan and Ming Dynasties**, pp. 269-270.

[49] CONRAD, Sebastian – **What is Global History?**, pp. 62, 90.

[50] FERGUSON, Niall – **A Praça e a Torre: Redes, Hierarquias e a Luta pelo Poder Global**.

[51] POLÓNIA, Amélia **– Interactions Between the Local and the Global: Brokers and Go-Betweens within the Portuguese State of India (1500–1700)**, pp. 113-139.

[52] POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia, eds. – **Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800**.

Para quem estuda a presença jesuíta em Macau e, mais concretamente, dos Procuradores responsáveis pela gestão dessas mesmas redes, o trabalho de Antunes apresenta uma visão detalhada das dinâmicas globais que as caracterizaram.

À exploração das "redes" que se interligaram em Macau, iremos delinear aquilo que esta mesma autora afirmou ser "um estudo exaustivo das relações entre redes de indivíduos e factores externos (outros indivíduos ou outras redes), sem que para isso haja necessariamente uma ligação directa entre ambos"[53]. Macau será, desta forma, tanto o "objeto de estudo" como um espaço de enquadramento observacional, a partir do qual estruturaremos a restante investigação[54].

3. Funções e responsabilidades dos Procuradores das Missões da Ásia Oriental

Como visto, a micro-história global permite analisar os detalhes e as nuances de eventos e figuras locais dentro de contextos mais amplos. No caso dos Procuradores da Ásia Oriental, esta abordagem evidencia a complexidade das suas funções, a sua interligação com a hierarquia da Companhia de Jesus e a centralidade do seu trabalho no contexto da expansão portuguesa.

Para manter vivas as redes que faziam da Companhia de Jesus uma ordem de alcance global, várias tipologias de Procuradores coexistiam e trabalhavam de forma articulada. No Colégio de São Paulo, em Macau, residiam os Procuradores Provinciais, responsáveis pelas finanças da Vice-Província da China e da Província do Japão.

Entre as suas principais funções contavam-se o registo e acompanhamento do estado financeiro da Província ou Vice-Província da qual estavam encarregues, assim que recebessem os fundos enviados pelos Procuradores dos Colégios e Procuradores das Missões[55]; a elaboração de relatórios económicos que, juntamente com esses fundos, eram encaminhados para Roma; a cuidadosa preparação de correspondência e listas de bens que, anualmente, transitavam entre a Europa e os colégios locais; e o provimento dos missionários que chegavam a Macau e dos que partiam para o interior da China e restante Ásia Oriental.

---

[53] ANTUNES, Cátia – **A história da análise de redes e a análise de redes em história**, pp. 11-22.

[54] Inspiramo-nos na definição apresentada por Roland Wenzlhuemer, de que o "espaço" deve ser entendido como conceito multidimensional e dinâmico, configurado pelas conexões e interações formadas ao longo do tempo (WENZLHUEMER, Roland – Global Communication: Telecommunication and Global Flows of Information in the Late 19th and Early 20th Century, pp. 7-18.). Sobre o papel do "espaço" na micro-história global veja-se GERRITSEN, Anne; DE VITO, Christian G. (eds.) – **Micro-Spatial Histories of Global Labour**.

[55] O Procurador do Colégio supervisionava as tarefas administrativas dos seus colegas, garantindo o adequado funcionamento da residência onde estava sediado. O Procurador das Missões, por seu turno, ocupava-se sobretudo dos preparativos das viagens dos missionários para a Ásia, incluindo a distribuição de provisões e outros bens pelas embarcações e a gestão de rendimentos. Trabalhava diretamente com o Procurador de Corte, o principal representante dos interesses da Companhia nas diversas cortes régias. Sobre as funções destas tipologias de Procuradores, veja-se ALDEN – The Making of an Enterprise…pp. 298-305, 305-306, 308-311.

4. Apresentação dos estudos de caso

Enquanto desenvolvimento da dissertação de mestrado previamente mencionada, este projeto retoma os sete Procuradores já estudados: os Irmãos Manuel de Figueiredo (1589–1663), Belchior Ribeiro (1589–1671), António de Torres (1592–1680), Manuel dos Reis (1634–1669), Luís de Figueiredo (1622–1702) e os Padres Giovanni Francesco De Ferrariis (1609–1671) e Gonçalo da Fonseca (1618–1662).

Para além destes, continuaremos a estudar a história de Macau através da inclusão de um segundo grupo de Procuradores, cujos períodos no ofício ainda estamos a delinear e confirmar: Padres Manuel Ferreira (1631–1699) , Tomás Valguarnera (1608–1677), João Baptista (1654–1714), Jorge Nunes, Simão da Cunha (1589–1660), Giovanni Filippo de Marini (1608–1682), Reginaldo Burger (1639–1675), António Lopes, Pedro Mesquita, João da Costa (1577–1633), Diogo de Sotomaior (1635–1683), Luís de França (1665–1708), Miguel de Valdez [?], Francisco Fonseca e os Irmãos António Simões, António da Costa (1647–1684) e Francisco Folleri (1699–c. 1767)[56].

Embora a análise tenha como ponto de partida a saída de Manuel de Figueiredo da Procuradoria, o seu percurso já foi amplamente estudado. O foco estará, por isso, nos anos finais da sua gestão e sobretudo no trabalho desenvolvido pelos seus sucessores.

5. Financiar as Missões em tempos de crise – contextos, sucessões e desafios

Compreender o papel desempenhado pelos Procuradores de Macau exige, antes de mais, uma análise às diversas circunstâncias internas e externas, locais e globais, que moldaram a sua atuação.

Desde a fundação da Província do Japão (1611) e a ascensão da Vice-Província da China (1619), que os missionários demonstraram uma forte capacidade de adaptações às transformações políticas e económicas da época[57]. A chamada longa crise do século XVII[58], estudada por autores como Geoffrey Parker, trouxe, porém, desafios significativos e Macau não foi, evidentemente, exceção.

A política de isolamento japonesa (*sakoku*), implementada pelo xogunato de Tokugawa Iemitsu (r. 1623–1651), culminou na proibição comercial de 1639, privando os jesuítas do acesso direto à prata japonesa, uma das fontes mais importantes para o seu financiamento[59]. A conquista holandesa de Malaca, sucedida dois anos depois, agra-

[56] DEHERGNE, Joseph – **Répertoire des Jésuites de Chine de 1552 à 1800**. Roma-Paris: Institutum Historicum S.I.-Letouzey & Ané, 1973, pp. 92, 23, 69, 72-73, 65, 258, 100, 63, 95.

[57] Note-se também que em 1614 os missionários haviam sido expulsos do Japão por Tokugawa Ieyasu (1543–1616).

[58] PARKER, Geoffrey – **Global Crisis: War, Climate Change and Catastrophe in the Seventeenth Century**.

[59] Sobre as atividades comerciais desenvolvidas pelos jesuítas no Japão, veja-se VU THANH, Hélène – The Cross and the Silk, Trading Activities by the Society of Jesus in Japan (1549-1650), pp. 47-70.

vou ainda mais as dificuldades logísticas e económicas enfrentadas pelos missionários. As ligações a Goa e aos restantes mercados indianos, bem como a Lisboa, o centro da Assistência Portuguesa, perturbou a circulação de bens e capitais, e a rota Macau-Manila sofreu alterações significativas provocadas pelo fim da União Ibérica e pela Guerra da Restauração (1640–1668).

A instabilidade sentida naquele que era um "porto entre dois Impérios"[60] acabou por atingir um novo patamar com a queda da dinastia Ming em Abril de 1644[61], o ano de partida desta investigação. Procurador da Vice-Província da China há quase duas décadas, o Irmão Manuel de Figueiredo enfrentava agora desafios financeiros sem precedentes.

Numa missiva redigida ao Padre Geral em Roma, Figueiredo descrevia o estado preocupante da igreja e portaria de Macau, referindo estarem "feitas hum deserto"[62]. Mais adiante, sublinhava serem muitas as dificuldades no acesso à prata. Como único gestor das finanças da China e do Japão, Figueiredo viu-se então confrontado com a crescente precariedade financeira, agravada pela escassez de recursos, que sempre tinham sido limitados[63].

Muitas outras missivas escritas ao longo deste período evidenciam a clara pressão financeira enfrentada à época, bem como a necessidade de mecanismos de resposta ágeis, capazes de garantir a continuidade dos recursos monetários e materiais aos missionários vinculados à Vice-Província da China e Província do Japão.

Durante este complexo período, Manuel de Figueiredo afastou-se do cargo no ano de 1645 por motivos desconhecidos. Regressou à Procuradoria uma segunda vez, em 1647, mas a sua carreira terminou algum tempo depois, entre 1650 e 1656[64], por razões não totalmente esclarecidas[65].

Um pouco antes de deixar de ser Procurador, Figueiredo voltava a informar Roma sobre o estado das Missões da Ásia Oriental. Desta vez, alertava o Padre Geral sobre a urgência de nomeação de um sucessor que, em Macau, demonstrasse competências adequadas para gerir o pouco dinheiro existente, caso contrário, este esgotar-se-ia rapidamente: "(…) como os mares q*ue* em breue tempo emchem e uasão, este cabedal he

---

[60] ALVES, Jorge Manuel dos Santos – **Um Porto Entre Dois Impérios: Estudos Sobre Macau e as relações luso-chinesas**.

[61] Sobre as diferentes dimensões que caracterizaram o processo de transição dinástica, vejam-se, por exemplo, BROOK, Timothy – **The Troubled Empire**…pp. 254-255; TWITCHETT, Denis; MOTE, Frederick W. (eds.) – **The Cambridge History of China, Volume 8: The Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2**; STRUVE, Lynn A. – **The Southern Ming, 1644–1662**. e SWOPE, Kenneth M. – **The Military Collapse of China's Ming Dynasty, 1618-44**.

[62] PRATAS, Leonor – A Procuradoria jesuíta em Macau…pp. 84-85. *Irmão Manuel de Figueiredo ao Padre Geral Mutio Vitelleschi*, Macau, 16/03/1642, ARSI, Jap.Sin. 161-II, fl. 246v.

[63] A partir de 1619, ano em que a Missão da China foi elevada à categoria de Vice-Província, a distribuição dos recursos financeiros entre a Província do Japão tornou-se ainda mais complexa.

[64] Manuel de Figueiredo, *Contas que dá o Jrmão Manoel de Figueiredo ao Padre Vizitador, e aos Padres da China dentro; começadas em quinze de Agosto de 1650, e acabadas em quinze de Agosto de 1652. de todo o cabedal da [Vice] provincia da China*, Macau, 1650-1652, BAJA: Códice 49-IV-61, fls. 630-631v. *Primus catalogus Patrum, ae Fratum societatis Jesus qui sunt in Provincia Japonensi Anno 1650 3º Cathalogus*, Macau, 1650, ARSI, Jap. Sin. 25, fl. 152v.

[65] Carta do Padre Álvaro Semedo ao Padre Geral, Macau, 20/11/1645, ARSI, Jap. Sin. 161, fl. 296 citado em PINA, Isabel – Negócios da China e do Japão…pp. 31-57.

m*uit*o limitado, e faltando quem o saiba menear com zelo, e experiência em breue tempo se acabarà (…)"[66].

A cronologia já conhecida revela que os seus sucessores – os Irmãos Belchior Ribeiro, António de Torres, Manuel dos Reis, bem como os Padres Giovanni Francesco De Ferrariis e Gonçalo da Fonseca – assumiram a Procuradoria em fases diferentes, de forma intervalada e muitas vezes sobreposta, provavelmente refletindo a instabilidade do contexto onde operavam. Cada um destes administradores teve, pois, de ajustar as suas estratégias e práticas de gestão para assegurar a continuidade da presença jesuíta em Macau, que, entretanto, fora agravada também pelas intensas políticas de evacuação costeira, implementadas pelos Qing a partir da década de 1660[67].

Importa notar que a crise que assolou a Procuradoria de Macau durante este turbulento período de transição dinástica não se limitou a comprometer os negócios e a estabilidade financeira. Exigiu que, à frente da Procuradoria, estivessem homens dotados de forte resiliência, capacidade de adaptação e flexibilidade.

Na década de 1680, registou-se um período de relativa recuperação económica. O Irmão Luís de Figueiredo tornou-se Procurador e, em articulação com o Padre Luís de França, empenhou-se na consolidação dos meios necessários à sobrevivência.

A transição para oitocentos trouxe, porém, um outro conjunto de desafios que alterariam significativamente o funcionamento da Procuradoria. Assinale-se, em primeiro lugar, a presença da *Propaganda Fide* naquele território (e do seu Procurador), que não só intensificou os conflitos entre religiosos, como gerou mais disputas por recursos e influência[68]. A emergência de uma força alternativa ao domínio jesuíta das Missões da Ásia Oriental significou o fim do monopólio detido até então pelo Padroado Português e o *Patronato* Espanhol.

O édito de expulsão do Imperador Yongzheng (r. 1722–1735), promulgado em 1724, marca o encerramento desta investigação. A saída dos missionários católicos da China – com exceção dos que permaneceram ao serviço do Imperador em Pequim - teve implicações diretas na atuação destes gestores, tornando o seu trabalho ainda mais crucial para a estabilidade dos missionários na China continental[69]. As suas ações e escolhas foram, pois, resultado do contexto claramente global onde estavam inseridos e com o qual interagiram sucessivamente.

As datas agora apresentadas foram definidas tendo por base a cronologia chinesa, uma vez que a China constitui o cenário central deste projeto. A partir desta delimitação,

---

[66] Manuel de Figueiredo, *Informação do Irmão Manoel de Figueredo pera o Nosso muito Reverendo Padre Geral Gosoino Nickel sobre o sustento temporal da Vice prouincia da China*, Macau, 8/12/1656, ARSI, Jap.Sin 23, fls. 340-342, fl. 341 citado em PRATAS, Leonor – A Procuradoria jesuíta em Macau…p. 70.

[67] Sobre as políticas marítimas implementadas pela China Ming-Qing, veja-se, por exemplo, ANDRADE, Tonio; HANG, Xing (eds.) – **Sea Rovers, Silver, and Samurai: Maritime East Asia in Global History, 1550-1700**.

[68] Sobre o tema, veja-se, por exemplo, MENEGON, Eugenio – **Ancestors, Virgins, and Friars: Christianity as a Local Religion in Late Imperial China**.

[69] MENEGON, Eugenio – Microscope and Telescope…pp. 34-35.

nasceram algumas das questões-chave que orientam esta investigação e que devem ser aqui elencadas. Em primeiro lugar, importa compreender que ganhos e despesas foram efetuados pelos Procuradores de Macau ao longo das oito décadas em estudo. As múltiplas transformações de teor económico e político levam-nos a questionar, igualmente, de que forma os missionários que trabalhavam diretamente com o Imperador contactaram com a Procuradoria, da qual dependiam financeiramente e materialmente. Por fim, é essencial esclarecer que desafios se impuseram tanto ao Procurador de Macau como ao de Pequim e qual passou a ser o seu papel depois de emitido o édito de 1724.

6. Sustentar missionários e negociar com seculares – gestão de redes e cultura material em circulação

Durante esta desafiante conjuntura, os Procuradores tiveram de manter as suas responsabilidades, garantindo o fornecimento de bens e dinheiro aos jesuítas enviados em viagem para a Europa, o interior da China continental e o restante continente asiático. Neste vasto grupo, estavam incluídos, naturalmente, os Procuradores convocados para ir a Roma.

As várias folhas de receitas e despesas analisadas evidenciam duas dimensões cruciais da atuação dos Procuradores: por um lado, a diversidade dos produtos transacionados, por outro, a amplitude das redes que possibilitaram a sua circulação.

Entre 1668 e 1669, por exemplo, o então Procurador da Vice-Província da China e da Província do Japão, o Irmão Manuel dos Reis, relatava ter enviado para a Europa uma variedade de bens, como chumbo, pimenta, incenso, coral e escarlate[70]. A deslocação destes recursos esteve diretamente relacionada com a convocação do Padre Prospero Intorcetta (1625–1696) a Roma, como Procurador eleito da Província do Japão e Vice-Província da China, numa época particularmente crítica.

Cada Província e Vice-Província tinha restrições financeiras à sua sobrevivência e a grande maioria do dinheiro era rapidamente absorvido pelas despesas quotidianas. Os Procuradores foram, por isso, obrigados a construir meios alternativos para subsidiar as deslocações dos missionários em movimento, estabelecendo, inevitavelmente, contactos com a esfera secular de Macau (e de outros espaços asiáticos).

A partir das folhas de receitas e despesas deixadas por estes gestores, é possível compreender, desde logo, a total dependência da Companhia de Jesus da esfera secular, traduzida pelas redes clientelares e benfeitores formadas; os negócios desenvolvidos junto de mercadores chineses, catequistas ativos no eixo Cantão-Macau; e os contactos estabelecidos com capitães de navios, comerciantes portugueses e outros moradores da cidade.

[70] Irmão Manuel dos Reis, *Despeza do cabedal da Prouincia de Japão que dâ o Jrmão Manoel dos Reys Procurador da mesma Prouincia começada em o derradeiro de Mayo de 1668. atê o derradeiro de Mayo de 1669*, Macau, 1668-1669, ARSI, Jap. Sin 23, fl. 153.

Para ilustrar a amplitude e complexidade dessas interações, continuemos a analisar os registos financeiros do Irmão Manuel dos Reis. Ao assinalar a entrada de 800 patacas vindas de Goa, o então Procurador declarava tê-las recebido de Manoel Rodrigues Palmeiro[71]. Num outro lançamento, assinalava a entrada de 552 patacas na Procuradoria, que desta vez lhe tinham sido remetidas por Simão de Sousa e Távora – um outro influente mercador de Macau e ex-capitão de Salsete[72].

Muitos outros registos deixados também por Manuel de Figueiredo evidenciam a forte articulação entre diferentes Procuradorias. O caso que agora apresentamos, por exemplo, teve como intermediário o Padre Diogo do Vale, então Procurador em Goa, que informara Reis sobre as quantias transacionadas[73]. A partir do centro da Assistência Portuguesa, Lisboa, Procuradores como o Padre António Freire[74] e Adrião Pedro desempenharam um papel determinante na distribuição de recursos para a Ásia Oriental.

A pesquisa desenvolvida tem revelado novas conexões com as Filipinas, Nova Espanha e Brasil, ampliando a análise para além dos circuitos tradicionais que ligavam Cantão e Macau a Goa e Lisboa.

O trabalho levado a cabo por estes gestores do Colégio de São Paulo implicou, desta forma, a gestão de um conjunto de redes marítimas e terrestres, formais e informais (já existentes e, na maioria, patrocinadas pelo poder régio)[75], a partir dos quais se movimentaram produtos, pessoas e transferências culturais entre a Europa, a Ásia e o resto do mundo[76].

Os exemplos apresentados confirmam, igualmente, que a ação dos Procuradores se desdobrou em três escalas de análise: um nível local, refletida pelas inúmeras referências à prata transacionada e às diferentes moedas usadas em Macau; a esfera regional, comportada pelos produtos enviados para a Europa, já citados, mas também pelas entradas de alambre vindo da Índia ou sândalo proveniente de Timor; e uma escala global, confirmada pelos vários registos sobre a chegada e saída de vinho de Portugal (Carcavelos), aguardente, vestuário, livros, material de devoção e de escrita[77].

---

[71] Irmão Manuel dos Reis, *Entrega que faz o Irmão Manoel dos Reys Procurador da Vice Prouincia da China ao Padre Prospero Intorcetta Procurador eleito a Roma pella mesma Vice Prouincia*, ARSI, FG 721 II 6, fls. 8-9.

[72] Irmão Manuel dos Reis [?], *Receita do cabedal da Vice Prouincia da China que dá o jrmão Manoel dos Reys* (…), Macau, 1661–1667, ARSI, Jap. Sin. 23, fl. 144; ARSI FG 721 II 6, fl. 13.

[73] Irmão Manuel dos Reis, *Despeza do cabedal da Prouincia de Japão que dâ o Jrmão Manoel dos Reys Procurador da mesma Prouincia começada em o derradeiro de Mayo de 1668. atê o derradeiro de Mayo de 1669*, ARSI, Jap. Sin. 23, fls. 153-155v.

[74] Sobre a ação de António Freire como Procurador, consulte-se PEREIRA, Diogo – Entre Portugal e a China…; PEREIRA, Diogo – Procuradores Jesuítas em Macau…

[75] ALDEN, Dauril – The Making of an Enterprise…pp. 628-629; CLOSSEY, Luke – **Salvation and Globalization in the Early Jesuit Missions**.

[76] Sobre o tema, veja-se PINA, Isabel – **The European Circulation of Álvaro Semedo's Work**, pp. 90-103; __, Isabel – Representations of China in Álvaro Semedo's Work, pp. 31-53; __, Isabel – Dois Procuradores em Confronto…pp. 97-112; __, Isabel - Negócios da China e do Japão…pp. 57-31.

[77] Irmão Manuel dos Reis [?], *Entrega que faz o Irmão Manoel dos Reys Procurador da Vice Prouincia da China ao Padre Prospero Intorcetta Procurador eleito a Roma pella mesma Vice Prouincia*, Macau, Setembro de 1668, ARSI, FG 721 II 6, fls. 8-9.

7. Das redes globais às práticas locais: uma análise micro da Procuradoria de Macau

Embora a Procuradoria de Macau estivesse integrada num vasto conjunto de redes administrativas e comerciais, o quotidiano jesuíta teve um papel determinante para o seu funcionamento. Para compreender plenamente o papel global destes agentes e a sua relevância, é imperativo direcionar a análise para os aspetos micro que marcaram a sua atuação.

7.1. Existência de um modelo ideal de Procurador?

As habilidades financeiras, a capacidade de adaptação, a flexibilidade e a resiliência, eram fundamentais para a sobrevivência da Procuradoria, mas não bastavam para garantir a gestão eficaz dos recursos.

Um dos maiores desafios deste estudo reside em perceber se existiu um perfil ou modelo ideal de Procurador dentro da Companhia de Jesus. A investigação desenvolvida até ao momento sugere fortemente que esse modelo existiu, pelo menos, em Macau.

Se estivermos recordados da cronologia de Procuradores apresentada, verificamos desde logo que, entre 1628 e 1705, houve uma clara predominância de Irmãos por oposição a apenas dois Padres. A nomeação de todos estes coadjutores temporais não terá sido arbitrária, mas resultado da experiência que cada um adquiriu assim que chegou a Macau. Os Irmãos Manuel de Figueiredo e Belchior Ribeiro, por exemplo, atuaram como enfermeiros e boticários por vários anos, já António de Torres e Manuel dos Reis destacaram-se como soto-ministros e despenseiros[78].

O desempenho de todas estas funções exigiu o aperfeiçoamento de competências de organização e disciplina, essenciais para o exercício de um cargo exigente, multifacetado e de natureza temporal, como o de Procurador. Além disso, a necessidade constante de manter um inventário da botica e enfermaria, assim como a vigilância dos mantimentos da cozinha e despensa do Colégio de São Paulo, obrigou estes Irmãos a registarem meticulosamente todas as tarefas realizadas, conforme ditavam as regras da Companhia[79]. Parte destes ofícios contribuiu ainda para o aprimoramento de conhecimentos elementares de aritmética e contabilidade[80], necessárias para uma correta gestão das finanças das missões.

O percurso do Irmão Luís de Figueiredo, sino-coreano, revela novas dimensões sobre o processo de recrutamento. A sua nomeação deveu-se, em grande parte, aos conhecimentos de mandarim e cantonês que possuía, o que, aliado aos contactos com autoridades chinesas, facilitaram a concretização de negócios vantajosos para a Procuradoria[81]. Tal demonstra tam-

[78] Para um aprofundamento das trajetórias destas personagens, consulte-se PRATAS, Leonor – A Procuradoria jesuíta em Macau… e PRATAS, Leonor – Entangled in the Global Networks of Macau … (no prelo).

[79] ALDEN, Dauril – The Making of an Enterprise…p. 618.

[80] VERMOTE, Fred - Finances of the Missions…pp. 367-400.

[81] Sobre o percurso do Irmão Luís de Figueiredo e a presença de Irmãos chineses e mestiços na Companhia de Jesus, veja-se PINA, Isabel – Jesuítas chineses e mestiços…

bém que os Procuradores precisavam de ter sólidas habilidades de comunicação e relacionamento interpessoal[82], emergindo muitas vezes na documentação como homens de múltiplas competências, tanto no domínio financeiro, como em áreas que favorecessem as necessidades específicas das Missões.

Acrescente-se ainda que muitos destes Irmãos serviram como assistentes antes de entrarem para a Procuradoria, o que lhes permitiu adquirir mais experiência e consolidar a sua formação administrativa. Entre 1630 e 1640, Belchior Ribeiro e António de Torres auxiliaram o então Procurador, Manuel de Figueiredo, nas variadas tarefas que iam surgindo na Procuradoria[83].

A capacidade de gestão demonstrada por estes coadjutores ao longo do tempo conduziu a que muitos deles administrassem, em diferentes momentos das suas carreiras, as finanças da Província do Japão, tanto como assistentes como Procuradores[84]. Manuel dos Reis e Manuel de Figueiredo são os dois Irmãos que mais se destacaram do grupo de Procuradores em estudo por terem assumido, em períodos distintos e frequentemente sob uma carga de trabalho intensa, a gestão simultânea da China e do Japão.

Ao contrário dos Irmãos, cuja formação os preparava para lidar com os aspetos temporais da Companhia, a nomeação de Padres para a Procuradoria não era incentivada pelas *Constituições* desta ordem religiosa, que procurava restringir a sua intervenção em questões seculares[85]. Ainda assim, Gonçalo da Fonseca e Giovanni Francesco De Ferrarii acabaram por ocupar a função de Procurador, possivelmente pela falta de candidatos mais qualificados[86].

7.2. 1680: uma década de viragem?

A década de 1680 parece ter assinalado uma viragem na estrutura administrativa da Procuradoria ou, pelo menos, nos seus padrões de nomeação. Em 1682, o Padre Giandomenico Gabiani (1623–1694) revelava que os Irmãos estavam proibidos de se tornarem Procuradores. O ecónomo da Vice-Província da China continuava a ser, no entanto, o Irmão sino-coreano Luís de Figueiredo.

Esta aparente contradição encontra explicação, segundo Giandomenico, na escassez de sacerdotes disponíveis para assumir o cargo[87]. É necessário questionar e entender por que motivo, nas décadas anteriores, se procedeu à nomeação de mais Irmãos que Padres para a gestão das Missões da Ásia Oriental.

As respostas podem estar nos Regimentos elaborados pelo Padre Alessandro Valignano (1539–1606), em 1591, e pelo Padre João Rodrigues *Tçuzu* (1561–1633), já no começo do

[82] GALÁN GARCÍA, Agustín – **El "Oficio de Indias" de Sevilla y la Organización Económica y Misional de la Compañía de Jesús (1566-1767)**, pp. 46-47.

[83] PRATAS, Leonor – A Procuradoria jesuíta em Macau…pp. 62-66.

[84] COMPANHIA DE JESUS – **Constituições da Companhia de Jesus e Normas Complementares**, pp. 205-206.

[85] FRISON, Daniele – El ofício de procurador…pp. 232-234.

[86] PRATAS, Leonor – A Procuradoria jesuíta em Macau…pp. 50-53.

[87] PINA, Isabel – Jesuítas chineses e mestiços…pp. 289, 355.

século XVII. Estes documentos definiam as diretrizes administrativas da Companhia de Jesus e estabeleciam as normas a serem seguidas pelo Procurador em funções. A sua natureza não era, todavia, apenas burocrática. Refletiam uma filosofia de gestão que procurava equilibrar a espiritualidade com a eficiência administrativa, conforme evidencia, por exemplo, Paolo Quattrone nos seus diversos estudos[88].

As mudanças geopolíticas e económicas globais vivenciadas nas diferentes missões jesuítas durante a Época Moderna terão conduzido, certamente, a alterações. E se considerarmos que a prática administrativa, fruto das circunstâncias locais, nem sempre respeitou a teoria, torna-se necessário avaliar que evoluções se deram e porque encontramos novamente Irmãos a exercer o cargo depois da década de 1680, como António da Costa (1647–1684) ou Francisco Folleri (1699–c. 1767). Que outras reformas ou mudanças se implementaram posteriormente? Terá sido a predominância de Irmãos sobre Padres na liderança da Procuradoria benéfica ou prejudicial ao funcionamento do ofício a longo prazo?

A presença simultânea de vários Procuradores, outro padrão já identificado nos estudos de caso analisados, levanta também questões sobre o seu impacto – positivo ou negativo – nas dinâmicas de trabalho sentidas e, de forma geral, na gestão das finanças da China e do Japão. Constituíram um reflexo de flexibilidade ou das falhas do sistema administrativo que caracterizava a Companhia de Jesus?

O estudo dos Procuradores posteriores a 1680 permanece, em grande parte, por explorar. À exceção de Manuel de Figueiredo e de Manuel dos Reis, os percursos dos restantes jesuítas ainda não foram analisados de forma aprofundada. Através de um processo de revisitação das fontes manuscritas, buscamos resgatá-los e compreender melhor que dinâmicas experienciaram enquanto exerceram o cargo. Além disso, um dos principais objetivos é continuar a analisar se o modelo de Procurador ideal identificado anteriormente sofreu alterações ao longo do tempo, especialmente depois de 1680.

Embora as informações disponíveis sejam muitas vezes fragmentadas e contraditórias, visamos entender também como era preparada a sucessão entre Procuradores e que conhecimentos se transmitiam entre sucessores para garantir a continuidade das Missões.

7.3. Entender a evolução das práticas monetárias e contabilísticas dos Procuradores

A análise das componentes administrativas da Procuradoria de Macau leva-nos, inevitavelmente, a considerar também a evolução das práticas monetárias e contabilísticas.

Para tal, recorreremos aos livros de contas deixados, fontes que, ainda que de forma diferente dos Regimentos, são inestimáveis para melhor entendermos como eram organizados os recursos, receitas e despesas e quais os padrões adotados para garantir a

[88] QUATTRONE, Paolo – **Accounting for God: Accounting and Accountability Practices in the Society of Jesus (Italy, XVI-XVII Centuries)**, p. 647-683; _, Paolo – **Governing Social Orders, Unfolding Rationality, and Jesuit Accounting Practices: A Procedural Approach to Institutional Logics,** pp. 411-445.

transparência dos fundos. Era ali que estes gestores deviam registar, detalhadamente, todas as transações financeiras, doações e despesas efetuadas. A necessidade de um sistema contabilístico rigoroso fica, aliás, patente pelos exemplos anteriormente apresentados sobre a circulação de produtos entre Ásia e Europa e as relações comerciais estabelecidas com os seculares de Macau.

De acordo com Quattrone, a distribuição da informação contabilística compreendia princípios estéticos, mas também pragmáticos. Quando registadas em tabelas, as transações deviam ser agrupadas por anos e tipo de produto. O saldo era verificado rigorosamente depois de comparados os valores das receitas com os de pagamento, para facilitar a leitura de informação complexa[89].

Estas práticas estavam circunscritas, obviamente, a um sistema hierárquico rigoroso e diretrizes apertadas, funcionando como um mecanismo de controlo e instrumento vital de fiscalização por parte de Roma. Enquanto principais gestores económico-financeiros das Províncias ou Vice-Províncias sobre os quais estavam encarregues, os Procuradores tiveram de garantir a fiel aplicação destas regras. À semelhança dos Regimentos, as adaptações terão sido, contudo, inevitáveis, principalmente num espaço como Macau, tão distante de Roma.

Numa carta datada de 1654, atualmente em fase de estudo, são reveladas com pormenor algumas das moedas utilizadas pelos Irmãos Manuel de Figueiredo e Manuel dos Reis nos seus diferentes negócios. Entre as referências mencionadas encontram-se patacas, pardaus, xerafins e taéis, ou seja, um universo monetário diversificado, associado aos múltiplos contextos e personagens com quem estes Procuradores foram interagindo.

Sabemos que a prata se tornou, a partir de 1570, num objeto dotado de "vida global"[90], constituindo parte essencial da economia chinesa. Este metal podia assumir diferentes pesos e tamanhos[91], pelo que muitas outras folhas de receitas e despesas da Procuradoria indicam o envolvimento de reis, condorins e mazes nas operações efetuadas, para além de diversas medidas de peso, como picos.

As quantias recebidas tanto por Figueiredo como por Reis acabaram por ser convertidas para uma moeda comum designada taéis de prata de reales, cujo valor exato e significado permanecem incertos e continuam a ser objeto de investigação.

Esta conversão terá sido, no entanto e possivelmente, resultado das adaptações às realidades económica e comerciais locais, garantindo, assim, maior transparência e uma gestão adequada das finanças da China e do Japão. Reflete, de igual forma, a complexidade das transações monetárias e comerciais efetuadas.

---

[89] PUYOU, François-Régis; QUATTRONE, Paolo – Account Books. In BEYES, Timon; HOLT, Robin; PIAS, Claus (eds.) – **The Oxford Handbook of Media, Technology, and Organization Studies**, pp. 4-14.

[90] BROOK, Timothy – Troubled Empire…p. 197.

[91] Sobre o tema, vejam-se os trabalhos de GLAHN, Richard Von. **The Economic History of China. From Antiquity to the Nineteenth Century**. ____, Richard Von. **Fountain of Fortune. Money and Monetary Policy in China, 1000-1700**.

Pretendemos, pois, dar resposta a questões como: que valores estiverem realmente envolvidos durante os processos de negociação e como se processavam as conversões? Que mecanismos de pesagem foram adotados para quantificar corretamente o dinheiro que chegava à Procuradoria? Para além destes aspetos técnicos, interessa-nos compreender de que forma a exigência do quotidiano poderá ter influenciado o registo das transações.

A análise das práticas monetárias e contabilísticas concretizadas pelos diferentes Procuradores em estudo pode servir também como instrumento poderoso para entendermos que relações caracterizaram o centro e a(s) periferia(s). Mais, se acrescentarmos a essa equação os Regimentos e restantes instruções emitidas ao longo do tempo por Roma, poderemos chegar às tensões geradas entre a autoridade central e a autonomia local.

Para uma análise aprofundada, recorreremos a métodos interdisciplinares. Combinaremos história económica, contabilidade e administração e tomaremos como principal fonte de inspiração os trabalhos efetuados por Paolo Quattrone, já citados.

8. Conclusões

Integrados num sistema transcontinental de circulação de bens, ideias e capitais, os Procuradores emergem na documentação como figuras centrais para a sustentação financeira, administrativa e logística das Missões da Ásia Oriental e, em última instância, para a sobrevivência espiritual da Companhia de Jesus.

A Procuradoria de Macau, através da gestão de um vasto conjunto de responsabilidades, assegurou a reunião dos recursos financeiros e materiais necessários aos missionários, garantindo a sua distribuição pelas múltiplas redes que uniam Macau à Europa e a outros territórios do globo. Consolidou, além disso, diversos contactos com agentes seculares, desde mercadores a moradores, de quem esteve continuamente dependente. Ao desdobrarem, efetivamente, a sua ação ao nível local, regional e global, os Procuradores demonstraram também uma notável capacidade de adaptação, ajustando-se tanto às conjunturas da China como às diretrizes que chegavam da Europa.

Diversos aspetos que caracterizaram a atuação da Procuradoria de Macau exigem, no entanto, investigações mais alargadas. O levantamento dos perfis e trajetórias de Procuradores menos estudados, bem como as estratégias de adaptação implementadas entre 1644 e 1724 são algumas das lacunas que este estudo se propõe colmatar. A integração de outras problemáticas, como a evolução das práticas administrativas, contabilísticas e monetárias adotadas por estes ecónomos, permitirá uma compreensão mais abrangente das múltiplas facetas do cargo de Procurador.

Alinhado a investigações articuladas que se estendem de Lisboa ao Brasil, do século XVI ao XVIII, esta é uma investigação interdisciplinar, que procura construir uma análise detalhada do universo temporal da Companhia de Jesus. Pretende, sobretudo, contribuir para um entendimento mais amplo do impacto dos Procuradores no processo de globalização que marcou a Época Moderna.

REFERÊNCIAS

Fontes Manuscritas:

Archivum Romanum Societatis Iesu (Roma)
Fondo Gesuitico (FG), 721 II 6.
Japonica-Sinica (Jap.Sin) 23, 25, 161 II.

Biblioteca da Ajuda (Lisboa)
Códice 49-IV-61.

Bibliografia:

ADELMAN, Jeremy – Is Global History Still Possible or Has It Had Its Moment? Aeon Essays [em linha], (2017). [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://aeon.co/essays/is-global-history-still-possible-or-has-it-had-its-moment.

ALDEN, Dauril – **The Making of an Enterprise. The Society of Jesus in Portugal, Its Empire and Beyond, 1540–1750**. Stanford: Stanford University Press, 1996. ISBN 978-080-472-271-1.

ALVES, Jorge Manuel dos Santos – **Um Porto Entre Dois Impérios: Estudos Sobre Macau e as relações luso-chinesas**. Lisboa: Instituto Português do Oriente, 1999. ISBN 972-8013-46-9.

ANDRADE, Tonio – A Chinese Farmer, Two African Boys, and a Warlord: Toward a Global Microhistory. **Journal of World History** [em linha], vol. 21, n.º 4 (2010), pp. 573–591. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://www.jstor.org/stable/41060851.

ANDRADE, Tonio; HANG, Xing (eds.) – **Sea Rovers, Silver, and Samurai: Maritime East Asia in Global History, 1550-1700**. Honolulu: University of Hawai'i Press, 2016. ISBN 9780824852764.

ANTUNES, Cátia – A história da análise de redes e a análise de redes em história. **História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto** [em linha], IV Série, vol. 2 (2012), pp. 11–22. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11313.pdf.

ASSUNÇÃO, Paulo de – **Negócios jesuíticos: o cotidiano da administração dos bens divinos.** São Paulo: Edusp, 2004. ISBN 10: 8531407990 / ISBN 13: 9788531407994.

BROOK, Timothy – **The Troubled Empire: China in the Yuan and Ming Dynasties**. Cambridge; Londres: The Belknap Press of Harvard University Press, 2010. ISBN 9780674072534.

BORGES, Charles J. – The Portuguese Jesuits in Asia: Their economic and political networking within Asia and with Europe. In GONÇALVES, Nuno da Silva SJ, coord. – **A Companhia de Jesus e a Missionação no Oriente: Actas do Colóquio Internacional Promovido pela Fundação Oriente e Revista Brotéria**. Lisboa: Brotéria-Fundação Oriente, 2000. ISBN 9729076103 / 9789729076107, pp. 203-224.

COELLO DE LA ROSA, Alexandre – El peso de la salvación: misioneros y procuradores jesuitas de las Islas Marianas y la Nueva España (1660-1672). **Historia Mexicana** [Em linha]. ISSN 2448-6531. (Dez. 2021) 1103-1148. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.24201/hm.v71i3.4358.

COMPANHIA DE JESUS – **Constituições da Companhia de Jesus e Normas Complementares**. Lisboa-Braga: Cúria Provincial da Companhia de Jesus-Livraria A.I., 1997.

CONRAD, Sebastian – **What Is Global History?**. Princeton: Princeton University Press, 2016. ISBN 9780691178196.

COSTA, João Paulo Oliveira e – **O Cristianismo no Japão e o Episcopado de D. Luís Cerqueira**. [Texto policopiado]. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 1998. Tese especialmente elaborada para obtenção de grau de Doutor, especialização em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa (https://run.unl.pt/handle/10362/3571).

COUTINHO, Maria João Pereira – "So many things I Wanted from Guangzhou." The Orders of two Jesuit Procurators: Francisco de Cordes (1688–1768) and José Rosado (1714–1797)". **Orientis Aura | Macau Perspectives in Religious Studies** [em linha], 03 (2018): pp. 103-122. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://journals.usj.edu.mo/index.php/orientisaura/article/view/25/23.

COUTINHO, Maria João Pereira (transcrição paleográfica) – **Marcelo Leitão (1679–1755). Correspondência activa e passiva. Res Sinicae. Base digital de fontes documentais em latim e em português sobre a China (séculos XVI-XVIII). Levantamento, edição, tradução e estudos (PTDC/LLT-OUT/31941/2017***)*, coord. Arnaldo do Espírito Santo e Cristina Costa Gomes. Lisboa: Centro de Estudos Clássicos, 2021a.

COUTINHO, Maria João Pereira (transcrição paleográfica) – Francisco de Cordes (1689-1768). Correspondência passiva e ativa e outros documentos. Cristina Costa Gomes (revisão paleográfica), Arnaldo do Espírito Santo (tradução para Latim) in **Res Sinicae. Base digital de fontes documentais em latim e em português sobre a China (séculos XVI - XVIII). Levantamento, edição, tradução e estudos (PTDC/LLT-OUT /31941/2017)**, coordenado por Arnaldo do Espírito Santo e Cristina Costa Gomes. Lisboa: Centro de Estudos Clássicos, 2021b. ISBN: 978-972-9376-597.

COUTINHO, Maria João Pereira (transcrição paleográfica) – «José Rosado (1714–1797)», in **Res Sinicae, Enciclopédia de Autores**, coordenado por Arnaldo do Espírito Santo, Cristina Costa Gomes e Isabel Murta Pina, 2021c.

COUTINHO, Maria João Pereira (transcrição paleográfica) – "Marcelo Leitão (1679–1755)," in **Res Sinicae. Enciclopédia de Autores**, coordenado por Arnaldo do Espírito Santo, Cristina Costa Gomes e Isabel Murta Pina, 2021d. ISBN: 978-972-9376-56-6, 2021d.

COUTINHO, Maria João Pereira (transcrição paleográfica) – "José Rosado (1714–1797)," in **Res Sinicae, Enciclopédia de Autores**, coordenado por Arnaldo do Espírito Santo, Cristina Costa Gomes e Isabel Murta Pina, 2021e. ISBN: 978-972-9376-56-6, 2021e.

COUTINHO, Maria João Pereira – "Francisco de Cordes (1689–1768)," in **Res Sinicae. Enciclopédia de Autores***,* coordenado por Arnaldo do Espírito Santo, Cristina Costa Gomes e Isabel Murta Pina. 2021f, ISBN: 978-972-9376-56-6.

COUTINHO, Maria João Pereira – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII: dois casos de estudo. In **Universitas. Las Artes Ante El Tiempo: XXIII Congreso Nacional de historia del arte**. Salamanca: Universidad de Salamanca; Diputación de Salamanca (Serie Coediciones y colaboraciones, nº 41), 2021g. ISBN 978-84-7797-673-8, pp. 1273-1283.

COUTINHO, Maria João Pereira – Do Colégio Almirantino à Procuratura das Missões (1705- 1759): dois exemplos de arquitectura barroca ao serviço das missões ultramarinas (S.I.). In MARÍ, Yolanda Guasch, LÓPEZ-GUZMÁN, Rafael Jesús e SÁEZ, Iván Panduro, coord. – **Identidades y redes culturales – V Congreso Internacional de Barroco Iberoamericano**. Granada: Universidad de Granada, 2021h. ISBN 978-84-338-6830-5, pp. 935-943.

COUTINHO, Maria João Pereira – «Homem de prendas e talentos». Marcelo Leitão (1679– 1755), Procurador-Geral da Vice-Província da China. In ESPÍRITO-SANTO, Arnaldo, GOMES, Cristina Costa e RODRIGUES-MOURA, Enrique, eds. – **Res Sinicae. Pessoas, papéis e intercâmbios culturais entre a Europa e a China (1600-1800)**. Bamberg: Bamberg University Press, 2022. ISBN 978-3-86309-894-0 / 978-3-86309-895-7, pp. 181-207.

CLOSSEY, Luke – **Salvation and Globalization in the Early Jesuit Missions**. Cambridge: Cambridge University Press, 2010. ISBN 9780511497278.

CUSHNER, Nicholas P – L**ords of the Land: sugar, wine, and Jesuit estates of coastal Peru, 1600-1767,** Nova Iorque: State University of New York Press, 1980. ISBN 9780873954389 / 0873954386.

DEHERGNE, Joseph – **Répertoire des Jésuites de Chine de 1552 à 1800**. Roma-Paris: Institutum Historicum S.I.-Letouzey & Ané, 1973.

ECHARTE, Ignacio – Procuradores. In O'NEILL, Charles E. e DOMÍNGUEZ Joaquín Mª, eds. – **Diccionario Histórico de la Compañía de Jesús biográfico-temático**, Vol. 4. Roma-Madrid: Institutum Historicum-Universidad Pontificia Comillas, 2001. ISBN 84-8468-036-3, pp. 3244-3245.

FARIA, Francisco Figueira de – The functions of Procurator in the Society of Jesus. Luís de Almeida, Procurator?. **Bulletin of Portuguese-Japanese Studies** 15 (2007): pp. 29-46.

FISCHER-TINÉ, Harald – Marrying Global History with South Asian History: Potential and Limits of Global Microhistory in a Regional Inflection, **Comparativ**, 29 (5) (2019), pp. 93-109.

FECHNER, Fabian – Las tierras incógnitas de la administración jesuita: toma de decisiones, gremios consultivos y evolución de normas. **Histórica** [em linha], vol. 38, n.º 2 (2014), pp. 11–42. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.18800/historica.201402.001.

FERGUSON, Niall – **A Praça e a Torre: Redes, Hierarquias e a Luta pelo Poder Global**. Lisboa: Temas e Debates, 2018. ISBN 9789896445102.

FRISON, Danielle – "El oficio de procurador al qual aunque tengo particular repugnancia". The office of procurator through the letters of Carlo Spinola S.J. **Bulletin of Portuguese-Japanese Studies 20** (2010): pp. 9-70.

GALÁN GARCÍA, Agustín – **El "Oficio de Indias" de Sevilla y la Organización Económica y Misional de la Compañía de Jesús (1566-1767)**. Sevilha: Fundación Fondo de Cultura de Sevilla, 1995. ISBN 84-920045-5-X.

GERRITSEN, Anne; DE VITO, Christian G. (eds.) – **Micro-Spatial Histories of Global Labour**. London: Palgrave Macmillan, 2018. ISBN 9783319584904 / 3319584901.

GINZBURG, Carlo – **The cheese and the worms: The cosmos of a sixteenth-century miller.** Londres: Routledge, 1980. ISBN 9781421409887.

GINZBURG, Carlo – "Microhistory and world history". In BENTLEY, Jerry H., SUBRAHMANYAM, Sanjay e WEISNER-HANKS, Merry E., eds. – **The Cambridge World History, Vol. 6, The Construction of a global world, 1400-1800 CE, Part I: Foundations**. Cambridge: Cambridge University Press, 2015. ISBN 9781139194594, pp. 446-473.

GLAHN, Richard Von – **The Economic History of China. From Antiquity to the Nineteenth Century**. Cambridge: Cambridge University Press, 2016. ISBN 9781139343848.

GLAHN, Richard Von – **Fountain of Fortune. Money and Monetary Policy in China, 1000-1700**. Berkeley e Los Angeles: University of California Press, 1996. ISBN 9780520204089.

GOLVERS, Noël – **François de Rougemont, S.J., Missionary in Ch'ang-Shu (Chiang-Nan): A Study of the Account Book (1674-1676) and the Elogium**. Leuven: Leuven University Press, 1999. ISBN 9789058670014 / 9058670015.

HSIA, Ronnie Po-chia (ed.) – **A Companion to Early Modern Catholic Global Missions**. Leiden: Brill, 2018. ISBN 978-90-04-35528-6.

HUNT, Lynn – **Writing History in the Global Era**. Nova Iorque: Norton & Company, 2014. ISBN 9780393351170.

LEVI, Giovanni – **Microhistorias**. Bogotá: Universidad de los Andes, 2019. ISBN 9789587749083.

MAGNÚSSON, Sigurður Gylfi e SZIJÁRTÓ, István M. – **What is Microhistory: Theory and Practice**. Londres: Routledge, 2013. ISBN 9780415692090.

MARGIOTTI, Fortunato – **Il cattolicismo nello Shansi dalle origini al 1738**. Roma: Edizioni "Sinica Franciscana", 1958.

MARTÍNEZ-SERNA, José Gabriel – Procurators and the Making of the Jesuit's Atlantic Network. In BAILYN, Bernard e DENAULT, Patricia L. – **Soundings in Atlantic History. Latent Structures and Intellectual Currents, 1500–1830**. Cambridge, Mass.–Londres: Harvard University Press, 2009. ISBN 0674032764 / 9780674032767, pp. 181-209.

MENEGON, Eugenio – **Ancestors, Virgins, and Friars: Christianity as a Local Religion in Late Imperial China**. Harvard: Harvard University Press, 2009. ISBN 9780674035966.

MENEGON, Eugenio – Telescope and Microscope. A micro-historical approach to global China in the eighteenth century. **Modern Asian Studies** [em linha], vol. 54, n.º 4 (2020), pp. 1315–1344. DOI: 10.1017/S0026749X18000604. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.1017/S0026749X18000604.

OKA, Mihoko – A Memorandum by Tçuzu Rodrigues: The Office of Procurador and Trade by the Jesuits in Japan. **Bulletin of Portuguese-Japanese Studies** [em linha], n.º 13 (2006), pp. 81–102. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36101304.

PARKER, Geoffrey – **Global Crisis: War, Climate Change and Catastrophe in the Seventeenth Century**. New Haven–Londres: Yale University Press, 2013. ISBN 9780300226355.

PENALVA, Elsa – **Mulheres em Macau. Donas honradas, mulheres livres e escravas (séculos XVI e XVII)**. Lisboa: CHAM-Centro Científico e Cultural de Macau, 2011. ISBN 978-898-849-201-2, pp. 115-148.

PEREIRA, Diogo Reis – Entre Portugal e a China: Procuradores Jesuítas e seus negócios. O caso de António Freire (séc. XVII). **Daxiyangguo – Revista Portuguesa de Estudos Asiáticos** [em linha], n.º 29 (nov. 2022), pp. 135–156. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.33167/1645-4677.DAXIYANGGUO2022.29/pp.135–156.

PEREIRA, Diogo Reis - **Procuradores Jesuítas em Macau: redes de contacto e transferências materiais na primeira metade do século XVII.** Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Dissertação especialmente elaborada para obtenção do grau em Mestre, especialização em História Moderna e dos Descobrimentos, 2024.

PEREIRA, Diogo Reis – Jesuit Procurators and the East Asian Missions in the First Half of the Seventeenth Century: Material Cultures in Motion. **International Symposia on Jesuit Studies**, (2023), pp. 1–18. https://doi.org/10.51238/ISJS.2023.11.

PINA, Isabel - **Jesuítas Chineses e mestiços da missão da China (1589–1689)**. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2011. ISBN 978-972-858-624-9.

PINA, Isabel – The European Circulation of Álvaro Semedo's Work. In BARRETO, Luís Filipe; WU, Zhiliang, eds. – **China-Macau and Globalizations: Past and Present**. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau-Macao Foundation, 2017. ISBN 978-972-858-648-5, pp. 90-103.

PINA, Isabel – Representations of China in Álvaro Semedo's Work. In SARAIVA, Luís; JAMI, Catherine (eds.) – **History of Mathematical Sciences: Portugal and East Asia V. Visual and Textual Representations in Exchange Between Europe and East Asia, 16th-18th Centuries**. Singapura: World Scientific Publishing, 2018. ISBN 978-981-323-3256, pp. 31-53.

PINA, Isabel – Dois Procuradores em Confronto: Álvaro Semedo e António Francisco Cardim. In ESPÍRITO SANTO, Arnaldo do; COSTA GOMES, Cristina; RODRIGUES-MOURA, Enrique, eds. — **Res Sinicae. Pessoas, Papéis e Intercâmbios Culturais entre a Europa e a China (1600-1800)**. Bamberg: Bamberg University Press, 2022. ISBN 978-3-86309-894-0 / 978-3-86309-895-7, pp. 97-112.

PINA, Isabel – Negócios da China e do Japão: Os Procuradores das Missões Jesuítas da Ásia Oriental. In SVRIZ WUCHERER, Pedro Omar, ed. – **Con crucifijos y mercaderías por distantes tierras. La Compañía de Jesús y sus actividades económicas en los Imperios Ibéricos**. Madrid: Editorial Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2024. ISBN 978-84-00-11303-2, pp. 31-57.

POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia, eds. – **Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800**. Leiden: Brill, 2016. ISBN 978-90-04-30415-4.

PRATAS, Leonor – **A Procuradoria jesuíta em Macau: uma agência global na transição Ming-Qing (1620-1680)**. Lisboa: Dissertação especialmente elaborada para obtenção do grau de Mestre, especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2024.

PRATAS, Leonor – Entre Negócios e Religião: O Irmão Jesuíta Manuel de Figueiredo (1589–1663). **Daxiyangguo – Revista Portuguesa de Estudos Asiáticos** [em linha], n.º 29 (nov. 2022), pp. 113–133. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.33167/1645-4677.DAXIYANGGUO2022.29/pp.113–133.

PRATAS, Leonor – Entangled in the Global Networks of Macau: Jesuit Procurators and their Business in seventeenth century, **International Symposia on Jesuit Studies** (no prelo).

PUYOU, François-Régis; QUATTRONE, Paolo – Account Books. In BEYES, Timon; HOLT, Robin; PIAS, Claus, eds. – **The Oxford Handbook of Media, Technology, and Organization Studies**. Oxford: Oxford University Press, 2019. ISBN 9780198809913, pp. 4-14.

QUATTRONE, Paolo – Accounting for God: accounting and accountability practices in the Society of Jesus (Italy, XVI–XVII centuries). **Accounting, Organizations and Society** [em linha], vol. 29, n.º 7 (2004), pp. 647–683. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.1016/j.aos.2004.03.001.

QUATTRONE, Paolo – Governing social orders, unfolding rationality, and Jesuit accounting practices: A procedural approach to institutional logics. **Administrative Science Quarterly** [em linha], vol. 60, n.º 3 (2015), pp. 411–445. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0001839215592174.

REVEL, Jacques dir – **Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience**. Paris, Gallimard et Le Seuil, coll. Hautes Études, 1996.

RIQUELME, José Araneda; CORRADI, Rafael Gaude – La «bitácora» de un procurador jesuita. La construcción documental de un viaje atlántico (Santiago–Madrid, 1694–1709), **Intus-Legere Historia** [em linha], vol. 14, n.º 2 (2020), pp. 194–232. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://intushistoria.uai.cl/index.php/intushistoria/article/view/368.

SIMON, Zoltán Boldizsár – Method and Perspective. **Journal of Microhistory** [em linha], (2009). [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://www.microhistory.org/?w=journal-of-microhistory-2008_1.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Impérios em concorrência: Histórias conectadas nos séculos XVI a XVII.** Lisboa: Imprensa do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2012. ISBN 978-972-671-300-5.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Connected Histories: Essays and Arguments**. Londres-Nova Iorque: Verso Books, 2022. ISBN 9781839762383.

STRUVE, Lynn A. – **The Southern Ming, 1644–1662**. New Haven–Londres: Yale University Press, 1984. ISBN 0300030576 / 9780300030570.

SWOPE, Kenneth M. – **The Military Collapse of China's Ming Dynasty, 1618-44**. Londres–Nova Iorque: Routledge, 2013. ISBN 9781138652330.

TWITCHETT, Denis; MOTE, Frederick W. (eds.) – **The Cambridge History of China, Volume 8: The Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2**. Cambridge: Cambridge University Press, 1998. ISBN 978-1107106499.

VEGA, Fabián R. – Que se han de embarcar para la provincia del Paraguay. Procuradores jesuitas y circulación de libros en el Río de la Plata, mediados del siglo XVIII. **Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura** [em linha], vol. 48, n.º 2 (2021), pp. 49–80. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.15446/achsc.v48n2.95647.

VERMOTE, Fred – **The Role of Urban Real Estate in Jesuit Finances and Networks Between Europe and China, 1612-1778** [Texto policopiado]. Universidade da Colúmbia Britânica, 2013. Tese de Doutoramento.

VERMOTE, Fred – Finances of the Missions. In PO-CHIA HSIA Ronnie, ed - **A Companion to Early Modern Catholic Global Missions**. Leiden-Boston: Brill, 2018. ISBN 978-90-04-35528-6, pp. 367-400.

VU THANH, Hélène e Županov, Ines G., eds – **Trade and Finance in Global Missions (16th–18th Centuries)**. Leiden-Boston: Brill, 2020. ISBN 978-90-04-44419-5.

VU THANH, Hélène – The Cross and the Silk, Trading Activities by the Society of Jesus in Japan (1549-1650). In ŽUPANOV, Ines G. e VU THANH, Hélène, eds. – **Trade and Finance in Global Missions (16th-18th Centuries)**. Leiden-Boston: Brill, 2020. ISBN 978-90-04-44419-5, pp. 47-70.

VRIES, Peer – The Prospects of Global History: Personal Reflections of an Old Believer. **International Review of Social History** [em linha], vol. 64, n.º 1 (2019), pp. 111–121. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://doi.org/10.1017/S0020859019000099.

WENZLHUEMER, Roland – Editorial – Telecommunication and Globalization in the Nineteenth Century. **Historical Social Research** [em linha], vol. 35, n.º 1 (2010), pp. 7–18. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-285309.

Websites:

Res Sinicae - Base digital de fontes documentais em latim e em português sobre a China (séculos XVI-XVIII). Levantamento, edição, tradução e estudos (PTDC/LLT-OUT /31941/2017) [em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Clássicos. [consult. 02-2025]. Disponível na Internet: https://www.ressinicae.letras.ulisboa.pt/.

A ESCRITA DO PODER: O VICE-REINADO DE D. FRANCISCO DA GAMA E OS DESAFIOS DO ESTADO DA ÍNDIA (1597–1600)

Amândio J.M. Barros[1]

Resumo

Este estudo analisa o governo de D. Francisco da Gama enquanto vice-rei do Estado da Índia (1597–1600), num período marcado por instabilidade administrativa, pressões externas e contestação interna. Sustentando-se num valioso conjunto de cartas inéditas conservadas na British Library (British Library, *Add. Ms.* 28432), aqui publicadas em apêndice, a investigação propõe uma leitura crítica da sua governação e das estratégias de justificação utilizadas nas suas exposições à Coroa. As missivas revelam um exercício de poder condicionado por limitações estruturais e pela fragmentação do império, mas também uma construção discursiva voltada para a legitimação e defesa das suas decisões. O cruzamento desta documentação com fontes coevas e com a historiografia recente permite reinterpretar o alcance da sua ação e compreender os mecanismos de governação numa conjuntura de crise.

Palavras-chave: D. Francisco da Gama; Estado da Índia; Vice-reinado; Cartas inéditas; Poder colonial; Justificação política; História imperial portuguesa.

Abstract

This study examines the viceregal rule of D. Francisco da Gama in Portuguese India (1597–1600), during a time of mounting internal disorder and external threats. Drawing primarily on a significant set of unpublished letters held at the British Library—now included in the appendix—the research offers a critical assessment of his administration and the rhetorical strategies he employed in correspondence with the Crown. These documents reveal not only a governor constrained by structural limitations and fragmented authority, but also a calculated discourse aimed at legitimising his decisions. By cross-referencing these sources with contemporary chronicles and recent historiographical insights, the article reinterprets the dynamics of power in the late 16th-century Portuguese empire.

Keywords: Francisco da Gama; Estado da Índia; Viceroyalty; Unpublished letters; Colonial power; Political justification; Portuguese imperial history.

[1] Academia de Marinha, Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto, CITCEM.

1. Introdução: contexto, tensões e enquadramento historiográfico

Foi nos últimos anos do século XVI que D. Francisco da Gama – bisneto de Vasco da Gama e 4º conde da Vidigueira – recebeu de Filipe I a nomeação como vice-rei da Índia. Governou entre 1597 e 1600, num período em que o Estado da Índia enfrentava dificuldades internas e externas cada vez mais pronunciadas. Internamente, acumulavam-se sintomas de fragilidade: corrupção, entendida como expressão normalizada de um sistema fundado em lógicas de favor, benefício e apropriação funcional da autoridade, sobrecarga fiscal e desarticulação logística, questão provavelmente nunca resolvida na história da presença portuguesa na Ásia, agravada pela extensão territorial e pela complexidade de comunicação e defesa dos domínios e fortalezas. A administração saía frequentemente da esfera estatal e caía nas mãos de interesses privados ou locais, o que, de resto, é geralmente reconhecido como uma inevitabilidade. Externamente, o Estado era alvo recorrente de corsários muçulmanos e de rivais europeus, cujos ataques a navios e posições costeiras exigiam respostas que nem sempre era possível dar, fragilizando o controlo marítimo luso sobre rotas, mercados e mercadores. Potências regionais, como o Sultanato de Bijapur ou o Império Mogol, resistiam à presença portuguesa, desafiando alianças e ameaçando territórios – como ficara demonstrado com o desastre de Pedro Lopes de Sousa em Ceilão, em 1594 –[2] e, no caso dos Mogóis, mantendo pressão constante sobre os domínios do Norte. Simultaneamente, mercadores asiáticos começaram a escapar ao sistema de cartazes e fiscalização portuguesa da navegação, reativando o comércio direto entre portos do Índico e esvaziando a centralidade de Goa bem como a própria rentabilidade do Estado da Índia. A isto somava-se a entrada dos neerlandeses e ingleses no Índico, com armadas modernas e estratégias agressivas de comércio direto que ameaçavam a hegemonia portuguesa na região.

Causa e efeito destas perturbações, faziam-se sentir focos de contestação à autoridade dos vice-reis em Goa, e, no caso precedente, os ecos da governação de Matias de Albuquerque, uma governação ambígua, que suscitava tanto elogios como críticas. Se alguns a defendiam com veemência, não faltava quem a considerasse marcada por discórdias com a Inquisição, a Companhia de Jesus e outras ordens religiosas, acusando ainda o vice-rei cessante de abuso de poder, descoordenação administrativa e iniciativas militares discutíveis que, longe de restaurarem o prestígio do Estado, apenas agravaram a sua fragilidade.

[2] A expedição a Ceilão, que este capitão-geral da conquista comandara, fracassou no intento de consolidar a presença portuguesa no reino de Cândia. A morte de Lopes de Sousa na batalha de Danture, às mãos de Vimala Darma Suria I (ou Vimaladharmasriya) rei deposto pelos portugueses em favor da legítima rainha dona Catarina, e a retirada forçada dos portugueses que sobreviveram ao desastre revelaram não só o desequilíbrio militar da coroa portuguesa na ilha como a sua dificuldade em gerir alianças locais. Cf. Abeyasinghe, Tikiri. **Portuguese Rule in Ceylon, 1594–1612**. Colombo: Lake House Investments Ltd., 1984, pp. 50-57; Biedermann, Zoltán. **(Dis)connected Empires: Imperial Portugal, Sri Lankan Diplomacy, and the Making of a Habsburg Conquest in Asia.** Oxford: Oxford University Press, 2019, pp. 78-83; Pearson, Michael Naylor. "The Portuguese in India", in **The New Cambridge History of India**, vol. I, part 1. Cambridge: Cambridge University Press, 1988, pp. 122–126, e Disney, Anthony R. **The Portuguese in India and Other Studies, 1500–1700**. Variorum Collected Studies Series. Farnham: Ashgate/Routledge, 2009, pp. 101–106

A chegada de Francisco da Gama a Goa ressentiu-se desta divisão: se no início, toda a cidade de Goa "se alvoraçou, e foi tanto o regozijo, que toda ella parecia hua viva representação de alegria e contentamento"[3] com a entrada do novo governante, muito rapidamente vieram as "murmurações", os insultos velados e os atos de desobediência simbólica por parte de fações ligadas a Matias de Albuquerque, atitudes que revelavam fraturas políticas profundas.[4] Carregando consigo o peso emblemático da sua linhagem, o conde da Vidigueira espoletou um duro 'confronto de memórias', a dos Albuquerque e a dos Gama, criando-se um clima de antagonismo que mobilizou retórica política, arte pública, imagens e estátuas, vandalizadas em sucessivos tumultos, consoante predominavam as elites afetas a um ou a outro lado.

Em termos fiscais, a arrecadação de tributos encontrava-se seriamente afetada por práticas sistemáticas de apropriação indevida e pela ausência de mecanismos eficazes de controlo financeiro.[5] As alfândegas da Índia, com muito peso na acumulação de receitas provenientes dos direitos sobre o comércio de especiarias, têxteis e outras mercadorias, padeciam de uma gestão ineficiente, marcada por desvio de fundos, colusões e fuga aos impostos. Esta era, em alguns casos – como em Cochim – facilitada pela coexistência de dois regimes fiscais e alfandegários, o português e o dos potentados locais. Funcionários venais e arrendatários conluiavam-se com comerciantes para evitar o pagamento de tributos, enquanto o contrabando prosperava face à fraca vigilância. Num círculo vicioso, o aumento das taxas alfandegárias, imposto como tentativa de compensar estas perdas, gerava insatisfação entre os mercadores, fomentando ainda mais a evasão e acentuando a dependência portuguesa face aos interesses comerciais locais, como os dos *banians* de Goa.[6] Trabalhos clássicos de Charles Boxer e James Boyajian[7] transmitem a ideia de que a deficiente gestão destas estruturas e os problemas do comércio da pimenta na década de 1590

[3] **Cinco livros da decada doze da historia da India /** por Diogo do Covto, Chronista & Guarda mór da Torre do Tombo...; tirados a luz, pello Capitão Mel. Frz de Villa Real. Paris, 1645, liv. I, cap. II, p. 7, obra que passarei a citar, Couto, Diogo do. **Década 12**

[4] Flores, Jorge; Marcocci, Giuseppe, "Killing Images: Iconoclasm and the Rewriting of the Portuguese Empire in Asia", **Itinerario,** 42:3, 2018, p. 465-466.

[5] Tal como atrás referi, corrupção, de resto como as crónicas apontam; mas temos de a perceber no contexto histórico e social vivido, até porque os discursos sobre corrupção eram mobilizados por diferentes grupos e por diferentes razões, dependendo de interesses particulares, e sendo vista pela Coroa, pelos oficiais no terreno, população portuguesa na Índia e outros vassalos da Coroa de maneiras variáveis, mostrando, também, como variável era a realidade do Estado da Índia. Cf. Chaturvedula, Nandini. **Imperial excess: Corruption and decadence in Portuguese India (1660–1706)**, disponível em: https://www.proquest.com/docview/230880704?pq-origsite=gscholar&fromopenview=true&sourcetype=Dissertations%20&%20Theses

[6] Comunidade de mercadores hindus ativa e influente no Golfo, costa de Omã e Índia. *Banian* quer dizer *comerciante*. Foram importantes intermediários entre os europeus e as comunidades locais. Além disso, lapidavam diamantes e ocupavam-se de ofícios finos. Pearson, M.N. "Banyas and Brahmins: Their Role in the Portuguese Indian Economy", in **Coastal Western India. Studies from the Portuguese Records**. New Delhi: Concept Publishing Company, 1981, pp. 93-115.

[7] Respetivamente, **O Império Colonial Português, 1415-1825**. Lisboa: pp. 123-135. Boxer analisa os motivos (estruturais) para a erosão da supremacia comercial portuguesa na Ásia, embora assinale bolsas de resistência, em vários domínios, que mostram, essencialmente, a capacidade de adaptação das entidades privadas, e **Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1993 em que os fatores da 'decadência' são atribuídos, mais, à concorrência, nunca ultrapassada, de potências regionais.

contribuíram para o enfraquecimento do monopólio comercial português e facilitaram a entrada dos rivais neerlandeses e ingleses no lucrativo comércio asiático.

Francisco da Gama não se revelou muito melhor do que o seu antecessor. Foi uma segunda escolha para o cargo – a preferência inicial recaíra sobre D. Fernando de Noronha, 3º conde de Linhares, impedido de partir por motivo de doença –[8] e, uma vez em funções, revelou-se altivo, nepotista, e tomou decisões amplamente controversas, a julgar por algumas crónicas da Índia. O presente estudo propõe-se analisar certas facetas do seu mandato, com base num núcleo documental pouco explorado, conservado na British Library.[9] Trata-se de um conjunto de cartas redigidas nos últimos meses do seu vice-reinado – todas, menos uma, datadas de 18 de dezembro de 1599 – nas quais reflete criticamente sobre a administração do Estado da Índia, detalhando os recursos disponíveis, os constrangimentos enfrentados e apresentando as justificações para as decisões que tomou enquanto representante do poder régio na região. Esta documentação, que se publica em apêndice, é articulada com outras fontes coevas, sobretudo as que se conservam na Torre do Tombo[10] e a *Década 12* de Diogo do Couto,[11] e constitui um ponto de partida para uma leitura crítica da governação vice-reinal no final do século XVI.

A correspondência adquire maior significado quando analisada à luz dos desenvolvimentos recentes da historiografia. Jorge Flores destaca o carácter contingente da presença portuguesa no mundo indo-persa e a vulnerabilidade do Estado da Índia em estruturas negociadas de poder;[12] Zoltán Biedermann examina as relações diplomáticas fragmentadas em Ceilão e os limites (ou limitações) do império em rede;[13] M. N. Pearson sublinha a tensão entre o aparato imperial e os constrangimentos locais;[14] K. N. Chaudhuri fornece o enquadramento económico do Índico como espaço disputado, os fluxos comerciais e o controlo naval;[15] em Sanjay Subrahmanyam e na história da expansão de Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto procura-se demonstrar que na segunda metade do século XVI houve um progressivo

[8] Vila-Santa, Nuno. **D. Francisco da Gama (1565-1632),** disponível em: https://eve.fcsh.unl.pt/pt/pessoas/d-francisco-da-gama-1565-1632

[9] Add. MS 28432.

[10] Nomeadamente o códice designado Correspondência oficial recebida por D. Francisco da Gama dos reis Filipe II e Filipe III, **Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça**, tomo 6L (cx. 3).

[11] Couto viveu estes acontecimentos; terá concluído os cinco livros que se conhecem desta *década* em 1611; disponível em: https://purl.pt/29286
E outra edição (**Da Asia de Diogo do Couto […] Decada duodecima**. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1788) em: https://purl.pt/7030/4/l-79465-p/l-79465-p_item4/l-79465-p_PDF/l-79465-p_PDF_24-C-R0150/l-79465-p_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf)

[12] Flores, Jorge. **Empire of Contingency. How Portugal Entered the Indo-Persian World**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2024, pp. 121-127.

[13] **(Dis)connected Empires**, cit., pp. 81, 66-69, 144-146.

[14] **The Portuguese in India**, cit., pp. 109–111, 124, 150–152.

[15] Chaudhuri, Kirti Narayan. **Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750**. Cambridge: Cambridge University Press, 1985, pp. 196–202; idem. "O estabelecimento no Oriente", in **História da expansão portuguesa**, dir. Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, pp. 177-178, 185-188, e vol. 2, p. 194-212.

deslocamento do eixo económico do Estado para a esfera privada, com os interesses particulares e corporativos a minarem sistematicamente as estruturas económicas do poder central.[16]

É neste cruzamento entre testemunho institucional, crise governativa e reflexão historiográfica que se inscreve este capítulo. O exame dos documentos de Francisco da Gama permite não só reconstruir uma parte da sua ação, mas também compreender os constrangimentos estruturais que moldaram a governação do Estado da Índia no final de Quinhentos. A sua escrita, simultaneamente justificativa e crítica, revela os contornos de um império num impasse e em recomposição, e oferece uma chave de leitura privilegiada para o estudo das relações entre centro e periferia, autoridade e resistência, discurso político e prática administrativa.

2. Entre autoridade e justificação: o vice-rei e os limites do poder no Estado da Índia

Apesar das circunstâncias da sua nomeação, de resto, não propriamente inéditas, o governo de D. Francisco da Gama pode ser compreendido como um esforço consciente de reorganização institucional, num quadro de constrangimento político, militar e financeiro. Muitos vice-reis portugueses, incluindo este, viram as suas atuações comprometidas ou limitadas por fatores estruturais como a ausência de regras uniformes, de que eles próprios tantas vezes beneficiavam, a fragmentação institucional, a distância relativamente à metrópole e a força dos poderes e das elites locais.[17] Como se sabe, o vice-reinado em Goa, mesmo em fases de estabilidade relativa, estava severamente condicionado por uma forte dependência em relação às elites mercantis locais. Estes "cidadãos do império", nas palavras de João Teles e Cunha, profundamente enraizados na cidade e com acesso privilegiado a redes de crédito, abastecimento e negócio, que elas próprias geriam ou nas quais participavam, desempenhavam um papel fulcral no funcionamento logístico e financeiro do Estado da Índia, substituindo frequentemente a própria Coroa nas suas responsabilidades materiais.[18]

Herdeiro de um cenário em que as linhas de autoridade estavam profundamente esbatidas, seja pelo enfraquecimento da disciplina militar nas praças do Norte, seja pela interferência crescente de ordens religiosas nos assuntos administrativos, seja ainda pelas tensões abertas com o Clero (e a própria Inquisição) e as ondas de choque produzidas

[16] Subrahmanyam, Sanjay. "A presença portuguesa e o comércio do Coromandel (sécs. XVI-XVII)", in **Memórias da Academia de Marinha**, Lisboa, 17, 1988, p. 23; Bethencourt, Francisco; Curto, Diogo Ramada. **A expansão marítima Portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010.

[17] Bicalho, Maria Fernanda. "Vice-reis portugueses nos estados da Índia e do Brasil: êxitos e fracassos em seus governos", **Magallánica,** vol. 11, n.º 21, 2024, disponível em: https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/8605/8910

[18] Teles e Cunha, João. "Cidadãos do Império: os homens de negócio de Goa e o poder imperial português na primeira metade do século XVII", in **Anais de História de Além-Mar**, III (2002), pp. 77-78.

pela administração antecedente, o novo governante procurou retomar o controlo da máquina colonial através de uma ação sistemática e justificada perante o rei. Como lembra António Manuel Hespanha, e de acordo com a natureza flexível do poder no Antigo Regime, os vice-reis e governadores dispunham de uma *extraordinaria potestas*, que lhes permitia suspender normas e adotar soluções próprias sempre que o serviço do rei o exigisse, gozando, na prática, de ampla autonomia administrativa.[19] Esta, contudo, permanecia limitada pelas expectativas do centro (uma espécie de *Iurisdictio delegata*, como nos mostra Catarina Madeira-Santos)[20] e pelas realidades locais. Uma lógica de governo compatível com as teorias de soberania de Jean Bodin, para quem o poder do governante, embora supremo, devia respeitar as leis fundamentais do reino,[21] refletindo, neste caso, o antagonismo frequente entre autoridade central e condições periféricas no império português.[22]

Estes factores estruturais eram evidentes: o conflito recorrente entre os oficiais enviados da metrópole (vice-reis, governadores, ouvidores, oficiais régios) e os interesses das elites locais, particularmente os "casados"; a fragmentação das lealdades políticas e sociais entre os nobres vindos do reino e os grupos que já controlavam circuitos administrativos e económicos em Goa e noutras praças; a corrupção endémica, denunciada em várias cartas régias e crónicas da época; e as limitações materiais e logísticas, na marinha, no abastecimento e no pessoal especializado, que impediam a execução eficaz das ordens. Em conjunto, estes fatores criavam um quadro de instabilidade crónica e de difícil governação, que nenhum vice-rei conseguiria facilmente contornar.[23]

Os documentos aqui publicados como que publicitam uma tentativa de reposição da ordem, e essa tarefa fazia-se não apenas através de reformas administrativas (mesmo

[19] Isso decorria das diferentes formas do império; a ideia de uma multiplicidade de centros de autoridade, colide com a tradicional visão da centralidade da Coroa e instituições régias e oficiais ultramarinos. De resto, Hespanha fala-nos de uma tendência para ver a relação metrópole-colónia como a de um poder que emana do centro (podemos pensar no mesmo relativamente a Goa, o vice-rei e os espaços do Estado da Índia) para as periferias e, no caso da Índia, isso é altamente discutível, desde logo pela longa distância – que podemos medir em mais de nove meses de viagem – entre Lisboa e Goa. Cf. Hespanha, António Manuel. **As Vésperas Do Leviathan.** Lisboa: Almedina, 1994, pp. 21-41; idem. "A Constituicao Do Imperio Portugues. Revisao De Alguns Enviesamentos Correntes," in **O Antigo Regime nos Trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**, João Fragoso, Fátima Gouvêa e Maria Fernanda Bicalho, eds. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 167-168.

[20] "Aquele que está no lugar do rei"; cf. Santos, Catarina Madeira. "Los virreyes del Estado de la India en la formación del imaginario imperial portugués", in **El mundo de los virreyes en las monarquías de España y Portugal**, Pedro Cardim y Joan-Lluís Palos (eds.). Madrid e Frankfurt: Vervuert, 2012, p. 94.

[21] **Les Six Livres de la République**. Paris: Jacques du Puys, 1576, Livre I, chap. 8.

[22] Franklin, Julian H. **Jean Bodin and the Rise of Absolutist Theory**. Cambridge: Cambridge University Press, 1973, pp. 56-78; Albuquerque, Martim de, **Jean Bodin en la Península Ibérica: (ensayo de historia de las ideas políticas y de derecho público)**. Madrid: Universidad Complutense, 1976.

[23] Cf. Godinho, Vitorino Magalhães. **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, vol. 4. Lisboa: Editorial Presença, 1983, pp. 181–189; Subrahmanyam, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500–1700: A Political and Economic History**. 2.ª ed., Chichester: Wiley-Blackwell, 1993, pp. 212–215; Loureiro, Rui Manuel. "Os Portugueses e o tráfico de cavalos no Mar da Arábia.", in **O Estado da Índia e os Desafios Europeus: Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa**, eds. Vítor Luís Gaspar Rodrigues e João Paulo Oliveira e Costa, 503–514. Lisboa: CHAM – Universidade Nova de Lisboa, 2006, pp. 503–514; Flores, Jorge. **Empire of Contingency**, cit., pp. 129-132.

que pontuais), mas por meio da reconstrução de um discurso político-legitimador que procurava reforçar a autoridade do vice-rei e reafirmar a prioridade da Coroa sobre os poderes concorrentes. Essa intenção é tanto mais clara quanto mais se percebem os termos utilizados nas exposições que Francisco da Gama enviou para o reino: nelas procura não apenas descrever os acontecimentos, mas também demarcar-se da gestão anterior e reivindicar um modelo de governo fundado na hierarquia legal, na obediência institucional e na clarificação de competências. Recordemos que a política da Monarquia Hispânica em relação aos domínios portugueses articulava-se a partir de um modelo de império integrado, mas sensível às especificidades locais, o que implicava soluções governativas diferenciadas consoante os contextos.[24] Isso era bem claro no Estado da Índia, nesta época, que operava num quadro de negociação contínua, no qual a autoridade régia se via frequentemente limitada pelas realidades locais, pela inevitabilidade de pactos com elites estabelecidas, e com a curta duração dos mandatos.[25] De resto, o governo do vice-rei, longe de se exercer de forma vertical e centralizada, era marcado por processos poderes locais. A influência da Câmara de Goa, dos principais homens de negócio da cidade e de outras figuras com acesso privilegiado à administração local e à corte de Lisboa impunham limites muito reais à sua ação, forçando-o, frequentemente, a ajustar ou justificar as suas decisões perante essas forças. É essa a ideia principal que perpassa por eles: ajustar, acomodar a governação ao que existia, mesmo quando se tentava insistir na obediência às hierarquias e à definição de competências. Por isso, estes textos devem também ser lidos como tentativas de circunscrever responsabilidades e de reivindicar uma posição de autoridade face a um contexto onde o poder era ininterruptamente disputado. Como sublinha o já mencionado Teles e Cunha, as relações de força em Goa estavam longe de ser lineares, sendo os vice-reis frequentemente alvo de contestação (tácita ou explícita consoante os contextos) por parte de uma elite local que conseguia fazer-se ouvir na corte, pois tinha capacidade de intervenção e meios próprios de pressão institucional.[26]

Esse modelo revela-se ainda mais significativo quando contrastado com as propostas e práticas precedentes. Matias de Albuquerque, embora reconhecido por algumas ações enérgicas, deixara, em paralelo com uma imagem de administrador competente (contestada pelos opositores, bem entendido) um legado de fratura institucional e enfrentamento com os principais corpos políticos e religiosos de Goa. À sua gestão, os seus antagonistas

[24] Borges, Graça Almeida, **Um império ibérico integrado? A união ibérica, o Golfo Pérsico e o império ultramarino português (1600–1625)**, tese de doutoramento, European University Institute, 2014.

[25] Cf. Thomaz, Luís Filipe Reis, "A estrutura política do Estado da Índia no século XVI", in **De Ceuta a Timor**, Lisboa: Difel, 1994, pp. 233–236. Os vice-reis necessitavam de negociar constantemente com elites locais, cuja aceitação era essencial para garantir a eficácia simbólica do governo e a receção da autoridade régia no ultramar; Bethencourt, Francisco. "O Estado da Índia", in **História da expansão portuguesa**, cit., vol. 2, p. 314.

[26] Teles e Cunha, João. "Cidadãos do Império", cit., pp. 84-86. Diogo do Couto descreve bem este comportamento: "Esta eleição foi murmurada, como ordinariamente o são todas as cousas que os Visorreys fazem, e então o são mais, quando há pertençores ás cousas de que se murmura parecendo aos que o fazem que estivera nelles milhor o que se dá a outrem, isto he muito antigo na India"; **Década 12**, liv. I, cap. VII, p. 23.

contrapuseram um legado de tensão com as autoridades religiosas, fragilidade da administração interna e persistente desarticulação do poder do vice-rei, visíveis sobretudo em Goa, onde reinava a instabilidade.[27] Francisco da Gama, por contraste, posicionava-se, ou procurava posicionar-se, como um restaurador da legalidade e da disciplina, ou, sendo conveniente, do *status quo* anterior ao seu antecessor, exibindo-se, assim, como alguém que, conhecendo os limites do poder régio na Ásia, procurava agir dentro de uma lógica de ajustamento pragmático às realidades locais. Esses limites, resultantes da distância geográfica, da escassez de recursos, da autonomia informal dos grupos dominantes locais e das resistências cruzadas, foram amplamente reconhecidos por autores como Luís Filipe Reis Thomaz, que sublinha a estrutura relacional e flexível do Estado da Índia, marcado por negociações mais do que por imposições,[28] por M. N. Pearson, que descreve um poder imperial frequentemente mediado por alianças locais, práticas adaptativas e estratégias de compromisso,[29] e, noutra dimensão, europeia, por John Elliott, que, por seu turno, mostrou como os representantes régios em monarquias compostas poderiam funcionar como figuras que compensassem a ausência do rei, em contextos diversos, atuando mais como mediadores do que como executores de uma vontade central.[30]

Este aspeto é particularmente visível quando se observa o cuidado que Francisco da Gama aplica na construção dos seus textos: não se trata de simples relatórios ou listas de atos, mas de construções argumentativas que pretendem convencer o rei da utilidade de determinadas medidas por si tomadas e, ao mesmo tempo, inscrever-se numa tradição de governação ordenada, racional no sentido político-administrativo, e atenta aos equilíbrios de autoridade. Não deixa de ser significativo, contudo, que ele próprio tivesse sido, logo desde o início, acusado de práticas semelhantes às que censurava no seu antecessor, incluindo favoritismo, omissão de deveres, alianças indevidas com oligarquias da terra e discutíveis decisões militares e administrativas, paradoxo que reforça a leitura destes documentos como instrumentos não apenas descritivos, mas também defensivos.

É neste tipo de documentação que se revela o 'jogo de espelhos' entre Lisboa e Goa, em que os governadores e vice-reis escrevem para serem lidos – e julgados – segundo os códigos e expectativas do poder central.[31] Esses códigos pressupunham lealdade, clareza hierárquica, zelo pela justiça régia e contenção das pretensões locais. Esperava-se dos representantes da Coroa não apenas eficácia, mas também um relato moralmente coerente da sua ação, um *ethos* vice-reinal que procurasse traduzir-se, em última instância, numa prestação de contas, literária, administrativa e simbólica.

[27] Cf. A. R. Disney, "Goa in the Seventeenth Century", in **The Portuguese in India and Other Studies, 1500–1700**, Farnham: Ashgate, 2009, pp. 101–106.

[28] Thomaz, Luís Filipe Reis. **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difel, 1994, pp. 227-233.

[29] Pearson, **Portuguese in India**, cit., pp. 124–127, 132–136.

[30] Elliot, J. H., "A Europe of Composite Monarchies", in **Past and Present**, nº 137, 1992, p. 55.

[31] Flores, Jorge, **Empire of Contingency**, cit., pp. 127-129.

A forma como o governo de D. Francisco da Gama foi percecionado e narrado por cronistas coevos e posteriores, respetivamente Diogo do Couto e Manuel Faria e Sousa,[32] confirma essas tensões e contradições entre autoridade formal, representação simbólica e eficácia administrativa, ou falta dela. Diogo do Couto, testemunha direta dos acontecimentos e figura proeminente na administração e cronística de Goa, legou nas *Décadas da Ásia* uma leitura matizada da ação do 4.º Conde da Vidigueira. Reconhecendo traços autoritários em D. Francisco, como o zelo excessivo pelo cerimonial ou a imposição de figuras comemorativas da sua linhagem, interpreta essas atitudes como respostas à desordem e fragmentação que minavam o Estado da Índia. A construção do Arco dos Vice-Reis e a proposta de erigir uma estátua de Vasco da Gama foram, para alguns contemporâneos, gestos de propaganda arrogante e autoengrandecimento; no entanto, para Couto, esses projetos assumem antes uma função de reativação simbólica da memória fundadora do império português no Oriente, num momento em que a autoridade régia se encontrava enfraquecida. Importa lembrar que a *Década* correspondente a Gama, foi escrita não muitos anos após os acontecimentos, num contexto em que o próprio narrador lutava pela preservação dos seus cargos e pela valorização do seu trabalho como cronista oficial. Já Manuel de Faria e Sousa, escrevendo várias décadas depois – a sua *Ásia Portuguesa* foi publicada postumamente em 1666 –, retomou amplamente o testemunho de Diogo do Couto, mas conferiu-lhe uma dimensão mais interpretativa e abrangente. Embora dependa das *Décadas* como fonte central, Faria e Sousa não se limita a reproduzir o relato coutiano: recorre a documentação adicional e incorpora observações de carácter diplomático, económico e genealógico que situam o governo de D. Francisco num panorama mais vasto da presença portuguesa na Ásia durante a Monarquia Hispânica. A sua leitura, embora em certos passos valorize as intenções reformistas do vice-rei – que, por causa disso, "en los fines vino a salir enteramente desacatado" –, sublinhando os esforços de reorganização administrativa e contenção das elites locais, não deixa de ser crítica do vice-reinado, chegando mesmo a afirmar que Francisco da Gama acabou por "ser la persona de aquel cargo que mas indecorada salió dèl".[33] Em síntese, e a

[32] Diogo do Couto (c. 1542–1616), natural de Lisboa e funcionário do Estado da Índia, escreveu as suas **Décadas da Ásia** como continuação do projeto de João de Barros. Nomeado guarda-mor do Tombo da Índia em 1595, manteve uma relação próxima, embora por vezes tensa, com as autoridades vice-reinais. A sua avaliação de D. Francisco da Gama surge na já referida **Década 12**, escrita em 1611, e deve ser lida à luz da sua própria posição na burocracia goesa e da defesa institucional do seu cargo e obra. A sua escrita conjuga observação direta com o intuito de registar e justificar a ação governativa portuguesa no Oriente, ainda que por vezes revele reservas quanto a figuras concretas; cf. Martins, António Coimbra. **Em torno de Diogo do Couto**. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1985, pp. 67-123. Por seu turno, Manuel de Faria e Sousa (1590–1649), autor da **Ásia Portuguesa**, pertence à geração posterior e desenvolveu a sua obra sobretudo em contexto peninsular, tendo vivido entre Portugal e Espanha. A obra póstuma **Ásia Portuguesa** (Lisboa, 1666–1675) surgiu num momento já marcado pelo esforço de afirmação da dinastia de Bragança. Embora assente fortemente nas **Décadas** de Couto, distingue-se por uma preocupação sistematizadora, combinando a crónica dos acontecimentos com genealogias, retratos morais e análise da ação dos governantes portugueses numa perspetiva de longa duração. O autor organiza os acontecimentos segundo uma estrutura régia e de vice-reis, situando cada governo no quadro político mais amplo da monarquia. A sua abordagem é, por isso, menos circunstancial e mais interpretativa, valorizando a função simbólica dos vice-reis e os seus efeitos institucionais. Os dois cronistas, ainda que distintos na cronologia e método, são fundamentais para compreender como se construíram e transmitiram as imagens do governo de D. Francisco da Gama ao longo dos séculos.

[33] Ambas as citações em **Asia Portuguesa**. Lisboa: Oficina de Antonio Craesbeeck, 1675, respetivamente, Tom. III., Part. II., Cap. I., p. 106, e Tom. III., Part. II., Cap. V., p. 142.

necessitar de melhores análises, se Couto oferece uma crónica contemporânea com tensões entre crítica e justificação, Faria e Sousa propõe uma síntese histórico-moral que, embora influenciada pelo contexto restauracionista e pelo culto genealógico, permite uma compreensão mais densa das dificuldades estruturais enfrentadas por D. Francisco da Gama.

3. Administração e governo: marinha, justiça e gestão

É a partir deste posicionamento, cuidadosamente elaborado nas exposições remetidas à Coroa, que se compreende o modo como D. Francisco da Gama procurou intervir sobre os diferentes eixos da governação. Talvez seja possível dizer-se que a sua ação não se limitou a respostas circunstanciais, mas inscreveu-se num esforço mais vasto de recentragem do poder dos vice-reis, mobilizando os meios disponíveis para restaurar, ou pelo menos simular, a eficácia governativa.

No plano da marinha e da defesa costeira, áreas tradicionalmente frágeis do Estado da Índia no final de Quinhentos, empenhou-se na reparação das embarcações, na construção de outras, na reorganização dos arsenais e na renovação de pequenas unidades navais, como já veremos adiante. Missivas trocadas com a Coroa apontam que, ainda antes de assumir o cargo, já recebera instruções claras para promover a construção de galeotas para defesa da costa e muralhas em Cochim,[34] e nestas cartas faz como que um balanço da obra realizada: *"lanço de muro de 120 braças feito em frente à fortaleza e feitoria"*, e diversos navios de alto-bordo ou de remo cuja missão se articulava com as fortalezas, bem assim como para defesa da terra, tudo pago com receitas fiscais, como a do chamado "um por cento" (do ano de 1597). Gama regista: *"tenho ordenado que se refaçam os muros das praças de Goa e Bacaim, sendo estas a linha de frente contra as incursões do inimigo"*, e adiciona várias menções à necessidade de melhorar portos, fortalezas e vigias, navegação e provimento de artilharia, coisas que não eram fáceis de alcançar nas condições que então se atravessavam: *"falta de pattrões e comitres"*, nas embarcações, sobretudo nas de remo, *"falta das naos que desse Reynno não partirão"*, com a consequente falta de apetrechos vindos da metrópole, fortalezas *"tanto arruynadas e faltas de artelharya meuda"*. Esta, de resto, terá sido uma das suas primeiras medidas, e muito louvada por Couto: porque achou os armazéns muito desprovidos de artilharia, negociou muito cobre com os moradores de Goa, que o traziam da China, ratificando provisão de Matias de Albuquerque que, no entanto, nunca fora cumprida. Na carta que escreve ao rei, dá conta desta medida, afirmando *"e alem do que fica pera a fazenda de Vossa Magestade na pagua dos direitos, mando comprar na alfandegua aos mercadores todo o mais que he neçessario pera a fundição"*, com o que obteve o metal suficiente para fazer 8 peças grossas, 30 falcões e berços e 400 pelouros de cadeia.[35]

[34] Cf. TT, **Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça**, tomo 6L (cx. 3).

[35] Couto, Diogo do**. Década 12**, cit., liv. I, cap. III, p. 10.

Apesar da reconhecida capacidade técnica da marinha portuguesa, frequentemente vista como uma força respeitada no Índico, vários estudos, como os de K. M. Mathew e Liliana Oliveira,[36] sublinham o desgaste progressivo e a diminuição da sua eficácia no final do século XVI, devido à má gestão de recursos, deficiências de abastecimento e escassez de madeira naval adequada. Malgrado estas limitações, tentava, com os meios à sua disposição, construir ou comprar navios que pudessem colmatar as necessidades: *"nesta ribeyra fiqua hũ galeão que se acabou em Baçaym, e de laa veo outro primeiro que este feito pelo capitão, e foi pera Maluco, e con este estão laa tres […] e vindo estes con os dous que trouxe Lourenço de Brito e outros de Maluco que invernarão en Coçhim fiqua esta ribeira accomodada de navios d'alto bordo, porque são oito galeões e hũa nao que comprei […] e alem destas embarcações espero nesta momção duas zavras que mandei fazer no Norte"*. Em várias partes da sua correspondência, refere ainda a urgência na construção de galeotas novas para a vigilância do litoral e na proteção de zonas vulneráveis, como o Cabo Comorim, utilizando para isso os rendimentos fiscais arrecadados localmente. Patrícia Carvalho notou que a construção naval em Goa e Cochim sofria com a irregularidade do fornecimento de madeiras, a escassez de mão de obra especializada e as limitações financeiras da Coroa.[37]

Jorge Semedo de Matos, por seu lado, chama a atenção para o papel técnico das oficinas e para o saber naval circulante, salientando a convivência entre práticas construtivas europeias e asiáticas, e o esforço de adaptação estrutural da frota às condições tropicais.[38] Por seu turno, a mesma Liliana Oliveira[39] e, sobretudo, Susana Münch Miranda,[40] identificaram uma estrutura naval portuguesa que, embora ambiciosa, sofria de falta de financiamento, de escassez de materiais e integrada num sistema administrativo que, além de bastante disperso, estava nas mãos de entidades locais, como era o caso das câmaras e dos próprios mercadores autóctones. Também por isso, nas cartas, o vice-rei evidencia a sua frustração com os constrangimentos de recursos, como quando se queixa do atraso de duas naus que de Goa não partiram, ficando o abastecimento de pólvora e mantimentos em perigo.

O recurso a embarcações de menor porte, como as galeotas, mais manobráveis e menos dispendiosas, eficazes numa guerra que se previa muito desigual com adversários bem equipados, como eram os neerlandeses, aparenta ter constituído uma linha

---

[36] Mathew, K. S. **Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-modern India: A Maritime Perspective on India**. London: Routledge, 2017, pp. 89–96; Oliveira, Liliana. "Logística naval e consolidação imperial: estaleiros e construção naval na Índia portuguesa.", in **Actas do Congresso Internacional As Armadas e a Marinha de Guerra (séculos XVI–XVIII)**, ed. João Paulo Oliveira e Costa et al., 75–78. Lisboa: CHAM, 2017, p. 76.

[37] Carvalho, Patrícia. **Os Estaleiros na Índia Portuguesa: Organização e Funcionamento (séculos XVI–XVIII).** Dissertação de Mestrado em História, Universidade Nova de Lisboa – FCSH, 2008, pp. 54–60.

[38] Matos, Jorge Semedo de. **Construção Naval nos Mares do Oriente: Contributo para o Estudo da Tecnologia Naval Portuguesa nos Séculos XVI e XVII.** Lisboa: Academia de Marinha, 2007, pp. 47–49.

[39] Logística naval…, cit., p. 116.

[40] Levando, mesmo, à extinção do almoxarifado de Ormuz, em 1596. **A administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640).** Lisboa: FCSH da Universidade Nova de Lisboa, 2007, pp. 105-113.

orientadora da política de D. Francisco da Gama enquanto vice-rei. Em 1624, durante o seu segundo mandato, redigiu um parecer favorável a essa opção, analisado por André Murteira nos seguintes termos:

> Outra questão que atravessa a correspondência sobre construção naval é o decantado problema da dimensão dos navios. D. Francisco da Gama defendeu nas suas cartas ao rei a conveniência de reduzir o tamanho das naus da Carreira da Índia, quer porque, por um lado, já não haveria tanta carga para transportar como outrora, quer porque, por outro, navios mais ligeiros estariam melhor preparados para enfrentar os constrangimentos de calendário da rota. Invocou para tal o exemplo tanto das embarcações norteeuropeias como dos galeões portugueses já experimentados na Carreira. Invocou também a sua experiência directa de combate com norte-europeus no Canal de Moçambique, em 1622, para criticar o desempenho militar das grandes naus e defender a sua substituição por navios mais ligeiros, armados devidamente para a guerra. Não se ficou por conselhos genéricos, convocando especialistas para darem pareceres técnicos sobre o assunto, que enviou para o reino.[41]

Importa dar maior atenção a esta dimensão naval, retomando algumas informações agora mesmo registadas e adicionando-lhes outras. O império português no Oriente era, por natureza, um império marítimo. Assente na articulação de uma rede de pontos costeiros distantes entre si, ligados por rotas oceânicas, o Estado da Índia dependia do controlo naval para manter a sua coesão e funcionalidade. As distâncias, a fragmentação geográfica, a insuficiência de recursos humanos e a necessidade constante de defesa e abastecimento tornavam inevitável uma política naval ativa, articulada e consistente, condição indispensável para assegurar a sobrevivência e eficácia do próprio sistema imperial. Era por via do mar que se afirmava a autoridade do Estado da Índia, se socorriam as praças e fortalezas, se reprimiam os ataques de corsários e se assegurava a ligação ao Reino. Assim o reconhece Diogo do Couto, ao destacar a preponderância das armadas ordinárias e extraordinárias, indispensáveis ao funcionamento e defesa do império.

Durante o triénio de D. Francisco da Gama como vice-rei, a política naval assumiu um lugar central na administração do Estado, como instrumento essencial de domínio, defesa e articulação territorial do império asiático português. A documentação, nomeadamente as cartas do vice-rei para a Coroa, escritas em dezembro de 1599,[42] confirma vários dos episódios e medidas registados pelo cronista.

Um dos aspetos mais marcantes foi a atividade sistemática de despachos navais. Consistiam, em grande medida, no envio regular ou extraordinário de galeões, navios de

[41] Murteira, André Alexandre Martins, **A navegação portuguesa na Ásia e na rota do Cabo e o corso neerlandês, 1595-1625**. Lisboa: FCSH da Universidade Nova de Lisboa, 2016, p. 289.

[42] Apêndice, cartas 1 a 4.

transporte e embarcações ligeiras carregadas com mantimentos, apetrechos, armas, munições, artilharia, e dinheiro para abastecer praças e fortalezas. Percebe-se que estes despachos obedeciam a uma lógica ordinária e articulada, com socorros enviados anualmente ou em função de necessidades pontuais/urgentes. Num desses momentos críticos, a contraofensiva após a derrota em Cunhale, o próprio vice-rei esteve em pessoa na ribeira de Goa, mais precisamente "foi-se logo pôr na ribeira das armadas e em espaço de vinte e quatro horas poz no mar outros dezaseis navios dos melhores",[43] desviando-os das duas armadas ordinárias que se apetrechavam para outras partes, destinando-os à força de D. Francisco de Noronha, encarregado do bloqueio a Cunhale; ou seja, e como também seria de esperar, no ato governativo o vice-rei não delegava apenas; intervinha diretamente, deslocava-se ao terreno e, como neste caso (porventura para atalhar alguma desobediência ou lassidão no cumprimento das ordens que podiam colocar em causa a operação), tomava a seu cargo a organização de uma parte urgente do esforço naval.

A construção e reparação naval integravam-se nesta política de reforço da capacidade operativa. Nas cartas garante que promoveu a construção de embarcações adaptadas às necessidades locais, tendo por base, sempre que isso se revelava útil, modelos asiáticos, entre as quais *"duas zavras que mandei fazer no Norte por serem embarcações muy accomodadas pera nevegarem por esta costa con todo o tempo, e que podem juguar muita artelharia"*, *"galeotas de cuberta e calafetadiças"* (das quais já havia seis na ribeira de Goa), além de sanguicéis e manchúas, que Couto confirma serem muito úteis nos teatros de operações do Norte. Também se refere uma nova galé, *"fis hũa nova que estaa no estaleiro por não aver neçessidade de se lançar ao mar"*. Ainda em 1596 (*sic*), *"fis renovar duas galees alem das que no de 97 escrevy a Vossa Magestade que avia conçertado"*. Merece destaque a instalação de taracenas, tanto para abrigar as galés como para a construção de mais navios: *"detreminei fazer hũas terecenas debaixo de cada hũa hão de estar duas galees e luguar en que trabalhem os oficiaes nelas sendo neçessario"* para poupar despesas, conservar as embarcações nas monções e resguardá-las também dos perigos de incêndio (*"Todos os Invernos se faz de despeza nesta ribeyra das gelees en as cubrir de palha mil e quinhentos xerafins e estão arriscadas a se lhes peguar o foguo com muita façilidade*

[43] Couto, Diogo do. **Década 12**, liv. 3. cap. X, p. 161. O cronista Francisco de Andrada relata este acidente: "Oito dias depois de tomar posse com governador: & entregue a gouernança em que geralmente se ouue por muyto bem empregada pollas boas partes que nelle concorrião, & auendo sos oito dias que tinha tomado poffe della, socedeo ha vespora de S.Ioão de noite lançar hũ home hum foguete de huas casas junto a nossa Senhora do Rosayro, que encaminhado para a ribeyra das armadas, foy cair sobre o galeão S. Mateus qestaua varado cuberto de palha, & tomou fogo cõ tãto impeto que por ser então o vento rijo se foy ateando aos outros galeões (que tãbem eftauão varados) de hũ no outro de maneyra que parecia que ardia toda a cidade. O gouernador com todos os fidalgos & soldados acudirão logo ha ribeira a descubrir todos os outros galeões que eftauão varados, & cubertos de palha, & acudirão tambam aos que estavao no mar, que para os outros em que o fogo andava não avia remedio. Aquy nẽm o mesmo gouernador nẽm dos que com elle andauão ou nem algũ que duuidase meterse pola agoa & pollo lodo antre os galeões que ardião, nem mostra receyo das labaredas & traues que cahião delles, para saluarem a mais armada daquelle perigo, antes ouue algũs soldados q se meterão nos galeões que ardião por verẽ se lhe podião valer […] em que se consumirão seis galeões reais, coatro carauellas & duas fermosas gales" (Cronica do muyto alto e muito poderoso rey destes reynos de Portugal dom Ioão III deste nome. Lisboa, 1613, fl. 139-139v).

como aconteçeo governãodo Francisco Barreto").[44] A preocupação com a construção de navios em Goa e noutras praças, com a incorporação de modelos navais regionais e com a gestão de efetivos, sugere não só um conhecimento técnico apurado, desenvolvido naquelas ribeiras, mas talvez também uma vontade de imprimir à política naval uma marca pessoal de eficácia e autonomia (e economia de custos). Estaríamos perante um reforço consciente da marinha do Estado da Índia, com meios próprios, adaptados e sustentáveis? Ou isso seria também uma inevitabilidade, independentemente do vice-rei em exercício? As interrogações parecem-me pertinentes, sobretudo quando conhecemos tão pouco sobre a estrutura e funcionamento da marinha portuguesa na Ásia.

Estes dados correspondem, quase ponto por ponto, aos factos enumerados por Diogo do Couto. Como já vimos, o guarda-mor dos arquivos de Goa foi testemunha direta dos acontecimentos (e interlocutor próximo de D. Francisco da Gama, com quem manteve correspondência após o regresso deste ao Reino para o informar do progresso das *Décadas*),[45] é lícito assumir que conheceu em primeira mão os despachos navais e os episódios descritos nas cartas. Não surpreende, por isso, a sintonia entre os testemunhos. Fica, no entanto, por interrogar até que ponto esta política naval representava uma continuidade ou, pelo contrário, uma inflexão face à dos seus predecessores. Seria ela mais sistemática, mais interventiva, mais tecnicamente atenta? Ou antes um reflexo de necessidades conjunturais agravadas pela conjuntura geopolítica (presença neerlandesa, crise em Ceilão, insegurança do litoral)? A resposta exige ponderação mais ampla, mas as medidas navais de D. Francisco da Gama permitem, ao menos, formular o problema com nitidez.

Paralelamente, a execução de campanhas armadas exigiu um esforço logístico concertado. Como já pudemos ver nas suas próprias palavras, os navios invernados em Cochim, incluindo os de Lourenço de Brito, permitiram ao vice-rei dispor de um núcleo operacional de oito galeões e uma nau, usados em operações no Índico oriental. Estas unidades navais estavam integradas num plano de mobilização que incluía construções recentes em Baçaim e o envio de embarcações para Maluco, o que comprova não apenas a extensão geográfica da presença portuguesa, mas também a capacidade de articulação e resposta rápida, ou que se pretendia rápida, do governo vice-reinal.

O dispositivo naval foi, ainda, direcionado para a vigilância do litoral e repressão de corsários. Como já foi referido, o fabrico e manutenção de galeotas, concebidas para operar eficazmente no espaço do "golfão", responde a uma ameaça crescente de incursões neerlandesas e inglesas, sobretudo no Canal de Moçambique. Ligeiras, rápidas e adaptadas à navegação costeira, eram fundamentais para garantir a presença efetiva portuguesa em zonas estratégicas, patrulhar circuitos de navegação interna e reforçar a segurança das ligações marítimas entre praças. As campanhas de 1597 e 1598 contra os neerlandeses são atestadas por

[44] Cf. Apêndice, carta nº 1, com a descrição deste grave acidente.

[45] Martins, António Coimbra. **Em torno de Diogo do Couto**, cit.

diversas fontes, incluindo as cartas do vice-rei, que sublinha a importância da fortaleza de Moçambique e os riscos da sua vulnerabilidade, exigindo que os capitães estejam nos seus postos e não se 'distraiam' com os negócios (por exemplo, com os resgates de ouro, marfim, âmbar e escravos), numa passagem muito elucidativa na qual refere:

> *[…] antes que daquy partysse lhe mandey [a Álvaro de Abranches, que substituiu Nuno da Cunha na capitania da fortaleza de Moçambique] fazer hũa noteficação pello secretario do Estado para que não fosse aos Ryos de Cuama*[46] *por entender que he grande perjuiso do serviço de Vossa Magestade e risco daquella fortaleza hirem os capitães aos ditos ryos como fez Nuno da Cunha duas vezes porque a monção com que elles vão he a mesma com que podem vir os turcos posto que oje estão de modo no Estreito que não há que reçiar delles, e na monção com que vem dos ryos pera Moçambique passarão jaa algũas vezes a vista daquela fortaleza navyos olandezes e ingreses como aconteçeo depois que estou neste Estado*.

Também aqui, devemos assinalar o paralelo com o que Diogo do Couto escreveu sobre os receios causados pela presença neerlandesa e sobre as reações navais do vice-rei permite estabelecer correspondência factual direta e útil para os nossos estudos sobre este período.

Outro eixo da acção naval consistiu na distribuição dos socorros e munições pelas fortalezas. As cartas falam de uma remessa de *"corenta pipas de polvora por não aver nenhũa naquella fortaleza [Diu]"*, além de *"todas as mais cousas necessárias para sua defesa"*, medidas que se inscrevem na lógica de articulação do sistema de praças, cujo abastecimento e reforço exigiam extensa e eficaz logística naval. Também esta preocupação, o socorro naval às praças em risco, é reiteradamente referida por Diogo do Couto, por exemplo nos episódios relacionados com Diu, Ceilão ou Cunhale.

Este incidente de Cunhale (que o cronista entende ter sido "uma das maiores desaventuras e afrontas que os portugueses passaram na Índia")[47] denuncia, por outro lado, os limites operacionais e logísticos da política naval do vice-rei. Apesar dos numerosos navios enviados em apoio a D. Luís da Gama, entre os quais seis sanguicéis, diversas galés e embarcações fretadas por fidalgos, a operação militar redundou em fracasso. Esta derrota naval e terrestre teve consequências importantes, tanto em termos táticos como simbólicos, e motivou subsequentes campanhas de represália. Importa acrescentar que, na expedição seguinte, sob o comando de D. Francisco de Noronha, com importante papel desempenhado por André Furtado de Mendonça, e com apoio expresso do vice-rei, o Cunhale foi derrotado, capturado e executado ritualmente em Goa,

---

[46] Informação sobre esta região em: **Treatise on the Rivers of Cuama (Tratado dos Rios de Cuama**) by António da Conceição. Edited and translated by Malyn Newitt. Oxford: Oxford University Press for the British Academy, 2009.

[47] A confusão em torno do termo Cunhale (por vezes grafado *Cunhali*, *Cunhaleh*, *Cunhaly*, entre outras variantes) é frequente; nas fontes portuguesas quinhentistas e seiscentistas designa, ora um lugar estratégico na costa da Índia, ora uma figura de autoridade local, geralmente um potentado ou régulo. Ambos os sentidos coexistem, e frequentemente aparecem entrelaçados nos documentos; refere-se a um porto, barra ou rio costeiro da Índia Ocidental, situado entre Goa e Damão, muito citado nas rotas marítimas portuguesas; ao mesmo tempo, o termo é utilizado para designar o governante local dessa região costeira, um *samorim menor*, *chefe de província* ou *potentado hindu ou muçulmano*, que dominava militarmente a região.

um desfecho (narrado por Couto com grande ênfase) que, apesar de tudo, mostrou como os portugueses ainda conseguiam ter uma reação naval e militar rápida e eficaz e, na narrativa aqui proposta, que o vice-rei soube transformar o revés numa demonstração de força.

As guerras em Ceilão constituíram outro teatro importante de mobilização naval. Entre as cartas e a crónica, registam-se sucessivos envios de mantimentos e reforços para Colombo, ou Columbo, e a nomeação de capitães para esta fortaleza e Galle, respetivamente Pedro Manoel *("que mereçia melhor lugar per sua calidade e merecimentos […] proveyto mas de muyta importançia pera a comquista pela ajuda que daquella fortaleza recebe, e dom Pedro foi em pessoa duas vezes com os casados della de que resultou aver bons sucessos"*) e Francisco da Gama (um parente, *"provido por mym em nome de Vossa Magestade"*), e ainda com referência à sublevação de soldados por falta de pagamento de soldos e à necessidade de repressão de motins e recuperação de alianças voláteis. Diogo do Couto, que já anteriormente comentara as campanhas de Matias de Albuquerque, contextualiza as dificuldades e a persistência do conflito na ilha, reforçando a ideia de uma guerra prolongada que exigia constante vigilância e socorro por via marítima.

Também se deve assinalar a dimensão social da política naval de D. Francisco da Gama. As cartas documentam o acolhimento dado a marinheiros e soldados pobres, tanto os que andavam pelos portos no intervalo das campanhas como os vindos do Reino, frequentemente miseráveis, esfomeados e a pedir esmola, facto recorrente, que Couto considerava uma afronta e um desprestígio para os portugueses, pois os desventurados não se coibiam de mendigar nas casas de gentios e mouros:

> E porque os soldados que vierão do reino comessarão de andar desagasalhados, e padecer necessidades, lhe ordenou o Conde Visorrey mezas ate se embarcarem nas armadas (que este he hum dos mayores serviços de Deus e d'El Rey que se pode fazer) no que alguns Visorreys forão tão descuidados, e não sei se diga deshumanos, que com verem andar os pobres homens despidos e pedindo esmola, não se compadecerão delles. E assi morrerão muitos ao desemparo com grande escandalo dos Mouros, e Gentios por cujas portas andavão pedindo esmola.[48]

Além da mesa, D. Francisco ordenou o pagamento adiantado de soldos e providenciou-lhes abrigo. O socorro a estes homens, que no fundo enquadra medidas de carácter assistencial, inscreve-se num entendimento alargado da política naval como forma de manter, não só o aparelho militar, mas também a dignidade e funcionalidade dos que o serviam, e penso que isso deve ser relacionado com as notícias que o vice-rei manda para o reino sobre a reforma que fazia nos hospitais de Goa, Diu, Ormuz e Columbo,[49] chegando mesmo a retirar a administração dos três últimos às Misericórdias e a entregá-la respetivamente, aos dominicanos, agostinhos e franciscanos.

[48] Couto, Diogo do. **Década 12**, cit., liv. I, cap. VII, p. 27, e liv. III, cap. X, p. 160.

[49] Cf. Apêndice, carta nº 1.

O confronto com a crónica confirma também o envolvimento do vice-rei na nomeação dos capitães das fortalezas e das armadas:

> "O anno de 97 escrevy a Vossa Magestade como confirmára na capitania de Onor dom Miguel de Castro que achey naquella fortaleza e agora fica o pobre fidalgo perdido porque veo nestas naaos outro provido por Vossa Magestade por seys annos pessoa de pouqa comfiança e calidade a que reçeo emcarregar hũa fortaleza de ymportançia e sercada de inimigos. e esta fortaleza como não he capáz de se dar a pessoa de calidade em satisfação de serviços fica sendo mais propria pera Vossa Magestade a dar por entretimento[50] a fidalgos velhos porque hé de importância".

Nomeações como estas, extensamente listadas numa das cartas publicadas no apêndice, em jeito de um balanço que o vice-rei se preocupa em fazer (em sua defesa ou justificando problemas), cruzam-se com as figuras militares que a *Década* também menciona, por diversas vezes acompanhando essa menção com juízos sobre o seu valor, assinalando os seus sucessos ou fracassos, julgando a bravura ou a incompetência do nomeado.

A fazer fé neste elementos, a política naval de D. Francisco da Gama parece ter sido, portanto, sistemática, articulada e consciente das necessidades estratégicas do Estado da Índia. Provavelmente, não poderia ter sido de outra maneira; mas os testemunhos epistolares permitem confirmar, sem ambiguidade, que o vice-rei procurou restabelecer um dispositivo naval eficaz, responder às ameaças corsárias, proteger o circuito das fortalezas, e garantir a presença militar portuguesa em todo o leste do Oceano Índico. Enfim, a coerência entre os testemunhos de Diogo do Couto e as cartas oficiais de D. Francisco da Gama pode também levar-nos a pensar na fiabilidade dos dados aqui em exame e eventualmente a dar consistência analítica à interpretação proposta.

§

Como já dito, e recorrente em diversas cartas e outra correspondência de Francisco da Gama com o Reino, a fortificação dos entrepostos era uma prioridade. Em Cochim, estas intervenções inseriam-se num programa mais amplo, articulando a defesa da cidade, o controlo alfandegário e a vigilância das rotas comerciais. Financiado por impostos, esse esforço podia ser posto em causa por uma política fiscal marcada pela dupla tributação, da Coroa portuguesa e das autoridades locais, levando os contribuintes (nomeadamente mercadores e outros agentes portuários) a preferir a jurisdição que lhes fosse mais vantajosa, geralmente a da terra, registando as mercadorias em nome de hindus: *"a principal cauza do pouco remdimento da alfandegua de Cochim proçede da maliçia e pouco scrupulo dos moradores daquela çidade, porque como paguão a el rey de Cochim de direitos de suas fazemdas tres e meo por çemto, e todos os mais mercadores de todas as partes a seis por cemto pera a fazenda de Vossa Magestade e hum pera as obras da forteficação, as mais das fazendas que naquela alfamdega se despachão se aprezemtão*

[50] Isto é, temporariamente. Há vários casos assim: "por entretimento até lhe sair uma viagem à China…", por exemplo.

em nome destes moradores que con tanta façilidade jurão que são suas como se não forão christãos". Este modelo de investimento na defesa, típico dos vice-reis e autoridades do Estado da Índia, aparece documentado em diversas praças, com destaque para as intervenções simultâneas em Goa,[51] Chaul (ainda que com pouco zelo dos habitantes), Cananor (para acudir a um derrube) e Baçaim *("de Janeiro 'tee abril novecentas braças de muro"*), e em Barcelor *"há dous annos que tenho nella hum mestre d'obras que vay contynuando com a repayrar pela ordem que deu o emgenheiro mor e posto que se tem feito hum grande pedaço faltalhe ainda muyto"*, ao passo que noutros casos, como em Manar, apesar de haver dinheiro os trabalhos demoravam-se: *"as obras da fortificação estão muito atras avendo rendimento pera estarem em bom estado"*. Acrescenta ainda elementos relevantes ao tema: a articulação entre os pedidos da câmara de Cochim (com referências também à de Baçaim) e as suas iniciativas, revela um esforço coordenado, ainda que marcado por limitações, para garantir a permanência portuguesa em zonas particularmente expostas. Este esforço abrangia a defesa costeira e o reforço da marinha, mas evidenciava igualmente fragilidades estruturais mais profundas. A manutenção das fortalezas era, com frequência, negligenciada, o que resultava em estruturas degradadas e incapazes de resistir a ataques. A dependência de recursos financeiros, assegurados por empréstimos de negociantes locais – como os já mencionados *banians* de Goa –,[52] expunha os portugueses às pressões económicas e políticas das elites asiáticas. Tal como notava Linschoten, na época aqui em estudo,

> [The Portuguese] dwell in the towne among all sorts of nations, as Indians, Heathens, Moores, Iewes, Armenians, Gusarates, Benians, Bramenes, and of all Indian nations and people, which doe all dwell and traficke therein, everie man holding his owne religion, without constrayning any man to doe against his consciensce [...][53]

Simultaneamente, a excessiva carga fiscal imposta às populações sob domínio luso alimentava um clima de descontentamento generalizado, provocando, por vezes, rebeliões. Sobretudo,

---

[51] A coerência e sistematicidade das suas intervenções em Goa são confirmadas por estudos recentes, que destacam o esforço de reorganização da estrutura defensiva da cidade, com particular atenção à muralha periférica, à articulação das fortificações costeiras e à vigilância dos acessos fluviais; cf. Lopes, Nuno Pinho, **O sistema defensivo de Goa**, Tese de Doutoramento. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2018, vol. I, pp. 314–317.

[52] Pearson, M. N. (1973). "Indigenous dominance in a colonial economy: The Goa rendas 1600–1670", in **Mare Luso-Indicum** (vol. 2, pp. 61–73). Bouchon, Geneviève, "Dix ans d'histoire indo-portugaise (1978-1988): bilan et perspectives pour l'étude du XVIe siècle", in Aubin, Jean (dir.), **Actes du Colloque La Découverte, le Portugal et l'Europe**. Paris, Centre Culturel Portugais, 1990, p. 33, com os Brâmanes, os Baniam actuavam como rendeiros de impostos e financiadores do vice-reinado de Goa, Miranda, Susana Münch – "Taxes and Fiscal Institutions in a Maritime Empire, 15th–16th Centuries: A Comparative View of Overseas' Territories Under the Portuguese Crown", in **Portugal in a European Context Essays on Taxation and Fiscal Policies in Late Medieval and Early Modern Western Europe, 1100–1700**, edited by Rodrigo da Costa Dominguez & Amélia Aguiar Andrade. Pallgrave Macmillan, 2023, p. 130.

[53] Cf. M. N. Pearson. "Goa during the First Century of Portuguese Rule", in **Itinerario,** vol. VIII, n.º 1 (1984), p. 44. Pearson destaca a presença ativa de mercadores banians ("Benians") em Goa no século XVI, integrados num espaço urbano partilhado com muçulmanos, judeus, arménios e outros grupos asiáticos, todos envolvidos em redes de comércio que condicionavam, em parte, a ação dos portugueses. O excerto de Linschoten, evidencia a autonomia religiosa e económica dessas comunidades e sugere que, apesar do domínio europeu, o poder local se exercia também através destas elites mercantis asiáticas.

tornava-se cada vez mais evidente uma vulnerabilidade que se acentuou com a crescente intervenção de outras potências europeias no Índico, corroendo a já frágil estrutura militar portuguesa:

> "A viragem do século XVI para o XVII é marcada por um crescimento de ataques britânicos e, sobretudo, holandeses às naus da Carreira da Índia, mas também aos seus portos, tanto no reino como na Índia. Os seus navios, mais resistentes, com maior velocidade, capacidade de bolina, e dotados com tripulações e bombardeiros de superior qualidade, faziam a diferença. Dispunham, por outro lado, de artilharia com muito maior alcance e precisão de tiro, a que se superiorizavam apenas os reparos estáticos, instalados pelos portugueses em terra. Como resposta a esta difícil situação, foram iniciadas obras de reforço nas posições terrestres que defendiam as embocaduras dos rios, como aquelas que, em 1594, deram início à construção do Forte de Nossa Senhora do Cabo."[54]

Francisco da Gama, ao que parece, tentou travar a má gestão das praças e fortalezas, que não só comprometia a defesa territorial, mas também a credibilidade do Estado da Índia, e punha à vista o seu rumo decadente perante essas potências emergentes:

> Por evitar em parte as grandes desordens e exçessos que casi todos os capitães das fortalezas deste Estado fazem nas paguas dos soldados, escreve, ordenei com pareçer dos ofiçiaes da fazenda hum regimento, pelo qual obriguo aos feytores a me mandarem os cadernos de cada quartel tanto que o pagarem nas primeiras embarcações que das fortalezas vierem para esta cidade, no que se atalha dezemcaminharem a fazenda de Vossa Magestade nos seus tres annos (que são doze quarteis) remedeandosse no primeiro[55]

Preocupação com o controle financeiro, notória na questão das folhas de pagamento. Propunha também o envio periódico de relatórios detalhados para limitar desvios e possibilitar correções enquanto os responsáveis ainda se encontravam no exercício das suas funções, procurando reforçar a supervisão e aumentar a eficácia do sistema administrativo.

A reforma da justiça foi igualmente outra das suas prioridades. Desde 1598, a nomeação dos ouvidores surgia como ponto crítico, já contestado sob Matias de Albuquerque. Muitos eram considerados ilegítimos por carecerem de aprovação régia ou por serem cristãos-novos o que, segundo o parecer do Desembargo do Paço, deveria ser evitado, mesmo

---

[54] Lopes, Nuno; Rodrigues, Vítor Gaspar. "Goa, uma perspectiva territorial de defesa (1510-1660)", in **Revista de História da Arte**, n.º 13, 2018, (pp. 91–113), p. 100, disponível em: https://institutodehistoriadaarte.com/wp-content/uploads/2018/11/rha_13-90-113.pdf

[55] Embora não se conheça este regimento, é notório que Francisco da Gama procurava implementar uma reforma, na tentativa de centralizar o controlo financeiro, obrigando os feitores a reportarem diretamente ao vice-rei sobre os pagamentos aos soldados, reduzir a corrupção, limitando a autonomia dos capitães que frequentemente se apropriavam indevidamente das "pagas", e aumentar a fiscalização, introduzindo uma comunicação mais regular entre as fortalezas e a administração central em Goa. Porém, como notado por diferentes autores desde Charles Boxer em **O Império Marítimo Português, 1415-1825**, as reformas deste tipo enfrentavam sérias dificuldades de implementação devido à distância, falta de recursos e resistência dos próprios administradores locais. A ter havido regimento, é provável que o seu impacte tenha sido limitado, dados os problemas estruturais do Estado da Índia, aqui em exame.

à custa da competência. Embora a Coroa procurasse regulamentar a questão, o problema revelava uma crise mais profunda do funcionalismo na Ásia portuguesa: escassez de quadros, tensões religiosas e favoritismo. O próprio reconhecia: *não há neste Estado oficiais que bastem ao encargo que lhes compete, nem zelo que não se corrompa pela ganância"*.[56] Do lado de Francisco da Gama, o cuidado com a justiça e os abusos dos capitães e oficiais locais é recorrente nas suas cartas: *"os capitães e feitores dezemcaminhão as rendas, e o menos vem ao tesouro"*, observando ainda que a *"administração das alfândegas está tomada de tantos enganos que o serviço de Vossa Majestade fica em notável perda"*, acusação na qual talvez se possa incluir o provedor-mor dos Contos de Goa, Francisco Pais Albernaz, com quem andava desentendido.[57] De resto, as alfândegas do Estado da Índia estavam muito expostas e capturadas por interesses locais, resultando isso numa gestão paralela e frequentemente opaca dos recursos régios.[58] Tal como observou Om Prakash, as instituições comerciais (alfândegas incluídas) do império português, funcionavam menos como centros racionalizados de receita e mais como espaços disputados entre oficiais, mercadores e intermediários locais.[59] Esta tensão, constante, em torno da nomeação de ouvidores, fossem eles suspeitos de corrupção ou de questões de crença e limpeza de sangue, é sintomática de um Estado em que as disputas pela legitimidade atravessavam não apenas os cargos, mas também os critérios de acesso ao poder.[60] A menção a este problema está nas instruções que o rei lhe enviou do Reino, em 1598, referindo mesmo que os ouvidores cristãos-novos tinham sido indigitados por Matias de Albuquerque, e muito claramente lhe lembra que se entende que devem ser sempre cristãos-velhos, ainda que menos capazes por causa dos escândalos que homens de nação podem causar ocupando tais funções.[61]

Mais do que uma questão de identidade religiosa, o que estava em causa era uma fragilidade estrutural no domínio dos recursos humanos do império: a escassez de quadros administrativos qualificados e os recorrentes conflitos jurisdicionais figuravam entre os principais

---

[56] O tema, como se sabe, é mais complexo e deveria ser objeto de melhores estudos: os cristãos-novos tinham muita força na Ásia, eram indispensáveis ao correr dos negócios e das contas, tanto privadas como públicas, e não foram raras as vezes em que os próprios vice-reis procuraram interferir, tentando travar o 'zelo' da Inquisição e das suas perseguições.

[57] Miranda, Susana Münch. "O governo da fazenda em disputa: reconfiguração e conflito na Casa dos Contos da Índia (1607 -1614)", in **Goa: passado e presente**, coord. de Artur Teodoro de Matos e João Teles e Cunha, tomo 2. Lisboa: CEPCEP/CHAM, 2012, p. 726.

[58] Idem. **A administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640).** Lisboa: FCSH da Universidade Nova de Lisboa, 2007, p. 540.

[59] "In its economic dimension, there was in the first place the official presence in the form of the Estado da India, which was supposed to take care of the commercial interests of the Crown. But the employees of the Estado from the Viceroy down simultaneously engaged extensively in trade on their private account under a variety of arrangements" **European commercial enterprise in pre-colonial India; (The New Cambridge History of India**, II. 5). Cambridge: Cambridge University Press, 1998, p. 26. O que não deixa de ser um interessante fenómeno a registar, pois, como nota Chaudhuri, em geral os portugueses souberam manter ritmos, dinâmicas e culturas comerciais no Índico, e integrar-se nelas com naturalidade; Chaudhuri, Kirti, **Trade and Civilisation in the Indian Ocean. Na Economic History from the Rise of Islam to 1750.** Cambridge: Cambridge University Press, 1985, pp. 63-79.

[60] Como lembra Ângela Xavier, a marginalização (praticamente exclusão) dos cristãos-novos vinha a sentir-se com maior nitidez desde meados do século XVI; **A Invenção de Goa,** cit., pp. 81, 454.

[61] TT. **Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça**, tomo 6L (cx. 3), p. 5.

entraves à eficácia governativa no Estado da Índia, especialmente nos vice-reinados mais conturbados,[62] uma limitação estrutural do aparelho administrativo luso-asiático já reconhecida por Sanjay Subrahmanyam.[63]

O caso de Francisco Ferreira – procurador acusado pelo bispo de Malaca e supostamente protegido pelo capitão da fortaleza – expõe um destes conflitos entre o braço eclesiástico e o poder civil. Os documentos descrevem um cenário de afronta direta: Ferreira teria ido *"armado a casa do bispo"* com apoio tácito das autoridades locais, *"rindo-se das excomunhões e ameaças que lhe lançava o bispo"*. Apesar da gravidade, o episódio parece ter sido abafado, com instruções explícitas do rei para averiguação discreta, *"sem barulho"*.[64] A relação de D. Francisco com o clero indiano é menos documentada, mas há sinais de prudência e delegação: por exemplo, na gestão hospitalar e de obras sociais, confiava em ordens religiosas, ainda que recomendasse *"religiosos mais capazes e moderados, por cuja ação não haja escândalo"*. Não sei até que ponto é visível uma espécie de construção simbólica do poder na Índia, com a inclusão do papel do clero e dos dispositivos culturais que o mesmo mobilizava, como forma de afirmação do vice-reinado e das redes de legitimidade, assuntos que não são tão claros na documentação aqui em estudo.[65] O que sei, é que este assunto é mais uma vez aproveitado por si para contrastar com o que sucedera com o antecessor: *"na cidade de Damão se fez muy pouca obra depois que Mathias d'Alboquerque se desaveo con os relegiosos da Companhia que corrião bem con as obras da forteficação, e posto que procurei perssuadilos a se tornarem a emcarreguar 'tee 'gora o não pude acabar con eles, e seraa neçessario que Vossa Magestade mamde escreverlhes sobre isto"*.

A articulação entre justiça, finanças e defesa militar é ainda visível na gestão dos rendimentos alfandegários. Casos como o da *nau da China* desviada para Goa em vez de descarregar em Cochim, e o protesto do rei local pela perda da receita da carga deste navio na alfândega, mostram que Gama teve de gerir não apenas interesses estratégicos, mas também compromissos formais e económicos com os poderes locais. K. N. Chaudhuri salientou que o Índico funcionava como um sistema económico altamente adaptável, onde os agentes portugueses se viam obrigados a operar segundo lógicas de acomodação às práticas fiscais e comerciais regionais, o que na sua opinião conseguiram fazer bem,[66] embora devamos precisar que este tipo de comportamento de integração era mais visível na baía de Bengala e Malaca, ao passo que Boyajian salienta a dimensão privada desse comércio, integrado num vasto sistema em

---

[62] "Os portugueses só exercem plena soberania e jurisdição sobre as cidades ou praças de Goa, Cochim, Colombo, Malaca e Macau"; Oliveira, Francisco Roque de. "Os portugueses e a Ásia marítima, c. 1500 - c. 1640: contributo para uma leitura global da primeira expansão europeia no Oriente. 2ª parte: o Estado Português da Índia", in **Scripta** *Nova*, Vol. VII, núm. 152, 2003, disponível em https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-152.htm#_ednref4. Cf., com proveito, Vila-Santa, Nuno, **Entre o Reino e o Império: a carreira político-militar de D. Luís de Ataíde (1516–1581).** Lisboa: ICS/Câmara Municipal de Peniche, 2015.

[63] **The Portuguese Empire in Asia**, 1993, pp. 212–215.

[64] TT. **Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça**, tomo 6L (cx. 3), p. 9.

[65] Ângela Barreto Xavier. **A invenção de Goa. Poder imperial e conversões culturais nos séculos XVI e XVII**. Lisboa: ICS, 2015.

[66] **Trade and Civilisation**, cit.

que os portugueses tinham de competir com adversários mais poderosos como os Guzerates, Chineses, Javaneses e Japoneses.[67]

Porém, e noutra perspetiva, onde encontramos fluidez no funcionamento do sistema, também deparamos com perturbações, muitas delas saídas do interior do aparelho luso. A *nau da China*, embarcação de grande porte que anualmente fazia a ligação entre Macau e Goa, carregava sedas, porcelanas e outros produtos de elevado valor comercial. Numa passagem reveladora, o vice-rei alude aos lucros que eram desviados e cada vez mais escassos para a fazenda real, anunciando a decisão de enviar um capitão, Garcia de Melo, em quem confiava, e lembrando:

> "a Vossa Magestade que não convem andarem estes cargos juntos [capitão de praça e vedor da fazenda] porque sempre se busqa pessoa de autorydade pera capitão e quando se vee com poderes de veedor da fazenda não he tão façil de emcaminhar como outro qualquer homem; e por se mostrarem poderosos buscão meos pera fazer despacho das fazendas da China, e cravo de Maluco como fez dom Antonio os annos passados no que notavelmente se desemcaminha a fazenda de Vossa Magestade".

Não por acaso, e no entendimento de Roque de Oliveira, pouco depois "as autoridades deixam-se acompanhar pelos privados empenhados em parcelas deste trato em boa parte quer como manobra de diversão que visava desviar esses outros interesses de áreas onde eles pudessem competir directamente, quer como forma de aumentar as recolhas alfandegárias em Goa e Malaca".[68]

Mais uma vez, este era um dos dilemas a resolver. Combater os interesses estabelecidos ou, pelo menos, gerir a distribuição dos benefícios entre eles e arranjar gente de confiança a cada mandato. Encontra eco particular na longa carta número 2 do apêndice, na qual Gama descreve pormenorizadamente o estado dos oficiais militares e administrativos nas diferentes praças do Estado da Índia. O documento permite compreender o que estava em jogo: o vice-rei tenta demonstrar que muitos dos capitães, vedores e tenadores *"já vinham providos por Vossa Majestade"*, outros não estavam nomeados e vários desempenhavam o cargo há mais tempo, e ainda que, nos casos em que ele próprio nomeou, o fez por necessidade ou urgência. Ao longo da carta, nota-se um padrão justificador: os fracassos são imputados à incapacidade dos oficiais anteriormente nomeados; os êxitos são atribuídos à sua vigilância e discernimento. Em vários trechos, como quando afirma que *"por não haver provydo por Vossa Magestade, provy eu nella Ambrosyo Leytão d'Aguiar"*, ou que *"me resolvy em o prover d'ambos os cargos por não aver de presente nesta cidade quem provesse no de capitão"*, emerge uma retórica de exceção e esforço, que visa proteger-se a si próprio de acusações futuras. Mais do que uma simples listagem de cargos, esta carta é uma forma de prestação de contas e construção de responsabilidade mitigada, articulando-se, assim, com o tom defensivo que percorre os restantes documentos. Além disso, revela a extensão da crise funcional do Estado: oficiais pobres,

[67] Boyajian, James. **Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640.** Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1993, p. 14.

[68] "Os portugueses e a Ásia marítima", cit.

incapazes, velhos, ausentes ou mal preparados, o dilema da acumulação de funções, o antagonismo com os moradores, a adequação da praça à categoria social do nomeado, as nomeações por *entretimento* que certamente nunca seriam benéficas para a vida dos postos, e um sistema de nomeações pouco coeso e difícil de supervisionar à distância, confirmavam que os conflitos de jurisdição entre conselhos e tribunais tornavam o governo da Índia particularmente vulnerável a disputas internas, sendo a nomeação de cargos uma das esferas mais litigiosas e politicamente sensíveis.[69] Enfim, uma crise em que o próprio vice-rei não quer ter responsabilidades, delegando para o rei a resolução de diversas questões, numa frase recorrente na sua correspondência: *"e pareceme justo mandalos Vossa Magestade advertir"*.

Os diferentes domínios de atuação já mencionados – marinha, justiça, administração territorial, finanças – não são aqui apresentados como compartimentos isolados, mas como áreas interdependentes que exprimem uma tentativa de reconfiguração do exercício do poder na Ásia.[70] Neste mesmo quadro, e de novo, cabe aprofundar a importância daquilo que pode ser designado como 'expectativa do centro', que moldava a ação dos vice-reis: agiam não apenas segundo o seu juízo, mas com a constante preocupação de responder às normas, prioridades e critérios de avaliação dos reis e conselhos em Lisboa ou em Madrid.[71] Certamente, havia uma duplicidade de soberania e de responsabilidade que obrigava o vice-rei a atuar como um 'rei ausente', num império de distâncias, 'original e desconcertante',[72] mas sem a plenitude dos poderes de um soberano, embora frequentemente caísse na tentação de os exercer. E era esta pressão que justificava, geralmente, o tom defensivo deste tipo de relatos.[73]

4. Governar com palavras: autoridade, imagem e representação simbólica

Tenho insistido na ideia de que o discurso do vice-rei, cuidadosamente construído nas missivas e exposições, projeta uma imagem de equilíbrio: autoridade, eficiência e prudência. Catarina Madeira Santos analisou a forma como o vice-rei em Goa assumia os gestos e atributos do rei nas cerimónias de poder, representando o monarca ausente em contextos cerimoniais e simbólicos,

---

[69] De resto, na síntese que Francisco Bethencourt redige sobre a estrutura e funcionamento do Estado da Índia, é dada particular ênfase aos conflitos de jurisdições, às lógicas clientelares e patrimoniais, à fragilidade da articulação administrativa, ao peso das elites locais, nepotismo, corrupção e tensões, que o fragilizaram, sendo que as tentativas de controlo institucional acabaram por não surtir efeito ("O Estado da Índia"), Bethencourt, Francisco; Chaudhuri, Kirti, coords. **História da Expansão Portuguesa**, volume II: **Do Oriente ao Ocidente (séculos XVI-XVIII).** Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 284–314.

[70] Em paralelo com as intervenções urbanas, Gama promoveu o reforço das linhas de defesa costeira da ilha de Goa, com destaque para a barra do Mandovi, Reis Magos, Aguada e a reestruturação do acesso ao Zuari — uma estratégia pensada para conter incursões marítimas e piratas Lopes, Nuno Pinho. **O sistema defensivo de Goa,** vol. II, pp. 201–206.

[71] Santos, Catarina Madeira. **"Goa é a chave de toda a Índia". Perfil político da capital do Estado da Índia (1505–1570)**. Lisboa, CNCDP, 1999, p. 248-278; ao caracterizar a empresa económica oriental Filipe Thomaz, indiretamente, regista o mesmo conceito: **De Ceuta a Timor**, cit., p. 420-427.

[72] Parafraseando Reis Thomaz, **De Ceuta a Timor**, p. 241.

[73] Ver Subtil, José. "A administração central da Coroa", in **História de Portugal**, dir. Mattoso, vol. 3 (**No Alvorecer da Modernidade (1480–1620)**, coord. Joaquim Romero Magalhães). Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 76, explorando a duplicação simbólica do rei nos territórios periféricos (na pessoa do vice-rei) e a relação entre corpo político e administração.

como que investido de uma autoridade que precisava de ser continuamente performatizada, digamos assim, pois agia como substituto do rei num contexto onde a soberania era, porventura, mais encenada do que exercida plenamente.[74] Este exercício de representação, de corte e cerimonial, parafraseando Madeira Santos, não se limitava ao plano simbólico: o vice-rei passava por ser uma instância substitutiva do soberano, incumbido de defender e preservar, através dos seus atos, a própria imagem da Coroa e, com a distância e a autonomia que ela proporcionava, procurava reproduzir o modelo de "senhor da justiça e paz, chefe da casa, protetor da religião e cabeça da república", embora com as limitações que temos vindo a observar.[75] Esta multiplicidade de funções – política e performativa, legal e simbólica – impunha a si mesmo uma vigilância permanente sobre a forma como apresentava a sua ação, tanto perante a sociedade local como nos relatos formais enviados à Coroa. A complexidade do governo de D. Francisco da Gama não reside apenas na diversidade dos problemas enfrentados, mas na forma como estes se articulavam com os limites institucionais e simbólicos do cargo que desempenhava. As cartas mostram um vice-rei consciente dessa distância entre a autoridade ideal e a autoridade real, e as suas tentativas para colmatar essa fratura através de uma escrita que é, insisto, simultaneamente, relatório e defesa, análise e autojustificação.

No plano político, os desafios à sua autoridade não provinham apenas de atores externos, reis locais, elites hostis, poderes rivais, mas também de dentro da própria máquina administrativa. Os relatos de Gama apontam para a fragmentação (e fratura) interna da governação: conflitos entre capitães e ouvidores, resistência das câmaras a diversas ordens, omissões de oficiais, e até sabotagem indireta de iniciativas régias. A carta em que se queixa de que os capitães e feitores desencaminham as rendas é reveladora dessa crise institucional, excede a simples má gestão e revela um Estado da Índia 'cheio de vontades particulares' que, inclusivamente, influenciavam o funcionamento da *Carreira*.[76]

Esta estrutura segmentada da governação é explicada em parte pelas condições concretas do funcionalismo. Como já vimos, Susana Münch Miranda mostrou que a administração da fazenda real era dispersa, sobrecarregada por licenças paralelas, mal fiscalizada e, muitas vezes, capturada por interesses locais.[77] Não espanta que o conde da Vidigueira dedique tantas linhas a insistir no reforço dos mecanismos de controlo, com destaque para a supervisão da justiça e das alfândegas, e para a necessidade de que os cargos sejam mercês entregues a gente de confiança e de peso.

---

[74] **"Goa é a chave de toda a Índia"**, pp. 157–185.

[75] Subtil, José. "Governo e Administração", in **História de Portugal**, dir. Mattoso, vol. 4 (**O Antigo Regime (1620-1807)**, coord. de António Manuel Hespanha. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 141. Como afirmam Joan-Lluís Palos e Pedro Cardim, os vice-reis operavam dentro de uma lógica de representação cerimonial e performativa, um guião concebido para corporizar a soberania ausente e dar visibilidade pública à ordem monárquica (Joan-Lluís Palos e Pedro Cardim, "El gobierno de los imperios de España y Portugal en la Edad Moderna: problemas y soluciones compartidos", in **El mundo de los virreyes en las monarquías de España y Portugal.** Madrid e Frankfurt: Iberoamericana-Vervuert, 2012, pp. 26–27).

[76] Diogo do Couto refere-se a escalas 'forçadas' pelos privados em Moçambique (onde controlavam as alfândegas). Mas também em Madagáscar ou na Bahia, para carregar mercadorias como pau-preto, açúcar, tabaco, e negócios paralelos na Terceira; entenda-se os privados como todos os que se situavam do governador para baixo; cf. Boxer, Charles R., **From Lisbon to Goa, 1500-1750.** London: Variorum Reprints, 1984, pp. 59-63, 111.

[77] **A Administração da Fazenda Real,** 2007, pp. 47–50.

Mas o cerne do problema não era apenas técnico: era também simbólico. Como já vimos, a figura do vice-rei funcionava como extensão da autoridade régia, uma duplicação do rei num espaço distante, e essa duplicação estava sujeita a códigos específicos de comportamento, visíveis nas instruções, no modelo de cartas e nos pareceres do Conselho da Índia, e os seus atos, em última instância, deviam, simultaneamente, representar, defender e preservar a imagem da Coroa. Catarina Madeira Santos acrescenta que Goa, enquanto capital do Estado, era palco e arena dessas representações, uma cidade onde a soberania se encenava, mas raramente se impunha.[78]

Este carácter encenado da autoridade é nítido no modo como Francisco da Gama expõe os seus pareceres. O cuidado com a linguagem, a organização formal dos assuntos, a inclusão de juízos e justificações técnicas mostram que estamos perante um documento de 'governo visível', porventura mais preocupado em mostrar que em apenas resolver. Jorge Flores analisou com agudeza esta dimensão em que a 'retórica da eficácia' substitui, muitas vezes, a sua prática efetiva, sendo que ela não deve ser interpretada como 'fraude', mas antes como um modo de legitimar a autoridade através da escrita, prática comum à maioria dos vice-reis de então.[79] Assim a fronteira entre relatório e autojustificação torna-se cada vez mais ténue. Alguns documentos operam como instrumentos de 'mitigação de responsabilidade', nos quais a ação do vice-rei é, de novo, apresentada como resposta racional a circunstâncias adversas e não como produto de erro ou negligência,[80] criando-se como que uma 'escrita estratégica do império'. Da mesma forma, os limites (ou limitações) do poder de Francisco da Gama não devem ser lidos apenas como falhas pessoais ou ineficácia pontual, mas como expressão de uma estrutura de governo construída sobre a distância, a fragmentação e a representação, e em permanente confronto - geralmente perdido? - com as dinâmicas locais há muito instaladas..

5. Escrever para permanecer: memória, justificação e defesa do poder

No registo político da escrita do vice-rei, como vimos, a fronteira entre relatório e autojustificação esbate-se. Para o século XVII, Ângela Barreto Xavier observa que os textos produzidos funcionavam não apenas como instrumentos de relato, mas como intervenções retóricas orientadas para a legitimação das decisões e a proteção dos seus autores.[81] Os escritos eram estratégicos, as práticas de justificação de atos políticos, o esforço discursivo de se explicarem decisões controversas e de se transferirem responsabilidades para contextos, atores ou conjunturas, passavam a fazer parte do quotidiano dos governantes. Nessa lógica,

[78] **Goa é a chave de toda a Índia**, cit., p. 248.

[79] **Empire of Contingency**, cit., por exemplo, p. 124-125, 134.

[80] Ibid., p. 137-139.

[81] Xavier, Ângela Barreto. **El Rey aonde póde & não aonde quer: razões da política no Portugal seiscentista**, Lisboa: ICS, 2015, p. 72-73.

a escrita do poder não se limita a relatar: deve convencer,[82] responder a interrogações tácitas ou explícitas, antecipar críticas, no fundo, deve ser uma escrita que se defende. Esta função defensiva da escrita é particularmente visível em contextos de prestação de contas e apreciação régia, na qual os textos governativos funcionam também como instrumentos de avaliação e, como vimos, de legitimação do desempenho político, sendo a comunicação escrita um espaço essencial de negociação da autoridade e de defesa dos atos praticados. Como lembrou Roger Chartier, "é necessário reconhecer a estreita imbricação, na escrita de Estado, entre o simbólico e o instrumental" e reconhecer as "modalidades específicas" em que a administração e prestação de contas se verifica.[83]

Estas lógicas parecem evidentes nos textos das cartas; torna-se progressivamente visível que Francisco da Gama não escreve apenas para relatar uma experiência de governo, mas para construir uma leitura da mesma. O que parece estar em causa não é apenas a exposição de factos, mas a organização de uma narrativa cuidadosamente estruturada, que visa fixar a imagem de um vice-rei diligente, racional, disciplinado, certamente, mas cerceado por obstáculos alheios à sua vontade.

Essa operação retórica está longe de ser singular. Muitos dos vice-reis e governadores portugueses do Oriente entenderam o fim do seu mandato como o momento crucial de avaliação, e construíram textos nos quais o relato de factos se funde com a elaboração de um libelo em sua própria defesa. No caso de Francisco da Gama, essa tendência é clara: cada medida é contextualizada, cada falha é explicada (justificada) por causas externas, cada crítica é antecipada ou contrariada por argumentos prévios. Muito mais indispensável quanto mais 'escandaloso' foi o fim do seu mandato, com o episódio conhecido da vandalização da estátua do seu bisavô, e, aparentemente, bem-sucedida, uma vez que a sua carreira "não parece ter sido minimamente beliscada por esta acção: foi presidente do Conselho da Índia e membro do Conselho de Estado, tendo regressado à Índia como vice-rei em 1622".[84]

O tom discursivo alterna entre a minúcia técnico-administrativa e a reafirmação moral, a sua, em contraponto com a 'imoralidade' de outros (antecessores, rivais). Como quando declara que

> *"da hida do Viso Rey Mathias d'Alboquerque ao Norte não direi mais a Vossa Magestade senão que mal podia ela ser parte pera surpender os mogores con hũa galee e pouco mais de vimte fustas de particulares que levou ao Norte, antes desacreditou o Estado e deu con isso animo a esta gemte porque os Viso Reys que se embarcão con semelhantes intemtos deven levar gramde poder apôs sy como algũs fizerão"*, ou "*e todo este tempo atras procurei por todas as vias que me pareçeo atalhar a esta desordem, mas não se executava nehũa cousa por respeito de dom Antonio de Noronha que con sua demasiada froxidão não dava luguar aos ofiçiais fazerem seu ofiçio*", ou quando insiste que *"con assas trabalho*

[82] Ibid., p. 73, de forma a que, no final, a argumentação tornasse irrecusável a proposta (neste caso, o relatório das ações do vice-rei; no caso relatado por Ângela Xavier, a aclamação de D. Pedro II). Enfim, e citando D. Francisco Manuel de Melo, "tópica e retórica uniam-se num mesmo objectivo: a prova de uma situação e a persuasão de um auditório", ibid., p. 82.

[83] Roger Chartier. **A história cultural. Entre práticas e representações**, 2º ed. Lisboa: Difel, 2002, pp. 218-219.

[84] Bethencourt, Francisco. "O Estado da Índia", in **História da expansão portuguesa**, cit., vol. 2, p. 311.

tenho persuadido aos dezembargadores apliquem algũas comdenações pera esta obra (por ser de tanto serviço de Vossa Magestade e tão neçessaria) das muitas que apliquão pera as despezas da Relação en que pola moor parte não militão tão urgemtes rezões como nesta".

Parece claro que a intenção não é apenas informar, mas vincar que cada decisão foi ponderada, necessária, e conforme ao bem do serviço régio. Por isso a documentação oferece um valor historiográfico particular. Não apenas pelo que diz, mas pelo modo como diz. Não tanto pela fidelidade cronística, mas pelo esforço de persuasão institucional. Do que temos visto e como se pode interpretar nos trabalhos que tenho vindo a citar, o império português produziu uma cultura política onde os governantes escreviam tanto para relatar como para proteger-se e onde o documento era já parte, uma peça, do processo de julgamento.

Na carta em que alude aos pagamentos ao clero, por exemplo, Francisco da Gama insiste que *"na pagua de todos os eclesiasticos do que se lhes deve en meu tempo me remeto <a eles> e cuido que satisfaço bem nesta parte con o que Vossa Magestade me manda, e he tamto de minha obrigação, soomente ao cabido da see de Cochim, cujo pagamento estaa quebrado na remda daquela alfandegua, não foi poçivel 'tee'guora por ela faltar muitas vezes"*, procurando assim amenizar as acusações de que era alvo e colocar a sua atuação no plano da salvaguarda da ordem pública, explicando, inclusive, que se a alfândega de Cochim falhava não era por sua culpa, pois até a aliviou *"de dous mil e quinhentos pardaos de ordinarias dos relegiosos da Companhia que residem em Vaipicota e Coulão que passei a esta cidade"*.

Cultura política igualmente ilustrada nas relações diplomáticas. Como mostrou Pedro Moura Carvalho, os contactos oficiais entre Goa e as cortes mogóis de Humayun, Akbar e Jahangir (1530–1627) não se limitavam a expedientes práticos: envolviam artefactos cuidadosamente selecionados – marfins, manuscritos ilustrados, objetos litúrgicos – que se encaixavam numa gramática simbólica de mediação entre impérios, na qual o vice-rei desempenhava um papel cerimonial crucial.[85] Outros estudos sublinham que esses contactos, nalguns casos inter-imperiais, de certa forma devem ser entendidos como 'campos de soberania negociada', com os seus rituais de reconhecimento político explícito, e onde, no fundo, cada parte procurava afirmar-se sem negar a legitimidade do outro. Do ponto de vista do trato, por exemplo, Paulo Sousa Pinto considera que, sendo diferente de outros impérios territoriais, o império português na Ásia era predominantemente marítimo, centrado em cidades portuárias e voltado para o controle de rotas comerciais; os portugueses buscavam gerenciar e lucrar com a distribuição de mercadorias, sem necessariamente controlar a produção ou subjugar populações locais. Essa abordagem exigia adaptações e acomodações às realidades asiáticas, indo além das estratégias definidas em Lisboa.[86]

---

[85] Carvalho, Pedro Moura. "Rarities from Goa at the Courts of Humayun, Akbar and Jahangir (1530–1627)." In **Goa and the Great Mughal**, edited by Jorge Flores and Nuno Vassallo e Silva. London: Fundação Calouste Gulbenkian/Scala Publishers, 2004, p. 98-115.

[86] Cf. Pinto. Paulo Jorge de Sousa. «'Whether it pleases the locals or not': Empire and Consent in Portuguese Asia during the Sixteenth Century», **Ler História**, 84 | 2024, pp. 55-77. Disponível em: https://journals.openedition.org/lerhistoria/13247

No plano das finanças, o mesmo padrão repete-se: perante as suspeitas de desvio ou má aplicação de fundos, o vice-rei responde com a apresentação sistemática de contas, mapas de despesa e notas explicativas. Matias de Albuquerque também o fez;[87] e não só estes dois. Nuno Vila-Santa mostra que os vice-reis do Estado da Índia frequentemente enfrentavam a necessidade de justificar as suas decisões perante a Coroa, refletindo as complexas dinâmicas de poder e as expectativas de prestação de contas na administração imperial.[88]

Mas talvez o aspeto mais significativo desta escrita seja a tentativa de inscrever a sua governação numa lógica de continuidade. Francisco da Gama não pretende ser o reformador solitário nem o herdeiro disruptor: quer ser visto como alguém que corrige os excessos do passado, certamente, mas que cumpre as ordens do presente e prepara a ordem do futuro. Esse esforço discursivo tem uma clara função política: condicionar a memória do seu governo e, por extensão, do próprio Estado da Índia.

Por isso se torna pertinente considerar a natureza da escrita enquanto prática de governação, encenação e afirmação de autoridade, mais do que simples registo, um exercício estratégico de posicionamento político. As cartas de D. Francisco da Gama não são apenas descrições do real; são parte ativa da realidade que procuraram moldar. O que nelas se lê é já resultado de seleção, organização e persuasão, expondo pelo miúdo não só os seus atos, mas as razões que os legitimaram. Por exemplo, ao detalhar os desmandos nas contas do "um por cento" em Goa e a manipulação dos cargos de tesoureiro, criticando que *"os mais deles depois que se este direito pôs ficaram a dever muito dinheiro que nunca se arrecadou"*, isto é, aquilo que se apresenta como denúncia é também mecanismo de absolvição. E quando se refere às obras em Chaul, constrói uma hierarquia de responsabilidade que o exclui do erro: *"descuidarãose o Inverno de 98 de lançar pedra solta afastada dos muros pera ali quebrar o mar, e foi isto occasião de cahirem as çerquas dos moesteiros de Sam Francisco e Sam Dominguos que posto que não erão ainda de muro fica por ali a cidade aberta 'tee se fazer"* e, no mesmo passo, esclarece que deu ordens para que *"o emgenheiro moor que a visse, e dexasse ordem do que se avia de fazer"*. Refira-se, ainda a este propósito, que as cartas fornecem dados sobre estes engenheiros e responsáveis de obras, a quem o vice-rei ocupou frequentemente, deslocando para onde era necessário, porque havia *"grande falta de homens que saibão esta mecanica"*, nomeadamente quanto a Ambrósio Argueiros e Júlio Simão, conhecidos pela sua intervenção nas obras da Sé de Goa.

Assim, o valor historiográfico das cartas reside não apenas no que informam, mas na forma como moldam os conteúdos, nessa retórica de governação que procurava organizar a ação do vice-rei segundo uma lógica de coerência e controlo, uma espécie de modelo de credibilidade institucional. Eis uma escrita estratégica, na qual se constrói uma narrativa de racionalidade e contenção, destinada a preservar a legitimidade institucional do governo.[89]

[87] Da mesma forma, é minha intenção publicar esse balanço nesta Academia.

[88] **Entre o Reino e o Império**, cit., pp. 136–139.

[89] Flores, Jorge. **Empire of Contingency**, cit., pp. 134–137.

É este horizonte interpretativo que justifica o cruzamento de fontes: não apenas o que se escreveu em Goa, mas também o que se decidiu em Lisboa. Os mandados régios, por exemplo, revelam preocupações paralelas. Numa das cartas de 1598, o ainda príncipe Filipe lamenta o adiamento da partida das cinco naus da armada da Índia, causado pelo bloqueio da armada inglesa a Lisboa, reconhecendo os problemas que o vice-rei teria de enfrentar, mas confiando no seu "engenho e bom governo", para obviar as consequências do atraso, ainda para mais, numa altura em que havia abundância de pimenta para carregar.[90] Noutro passo, o rei manda-o averiguar os abusos nas alfândegas de Malaca e a investigar os capitães que "tiram em três anos 50, 60 mil cruzados das licenças das drogas e fazendas que se pesam nessa alfândega com o que essa alfândega recebe notável dano",[91] exemplos demonstrativos de que esta linguagem cruzada das cartas é tanto um espelho quanto um campo de negociação da autoridade. Tensa, por vezes, como no episódio em que o vice-rei, contrariando uma nomeação régia "que recaía sobre outras pessoas", designou para capitão-mor do Malabar o seu próprio irmão, D. Luís da Gama, figura cuja idoneidade (e sobretudo competência militar) para o cargo era abertamente posta em causa. Ao tomar tal decisão, o vice-rei não apenas alimentava os argumentos dos seus detratores como reconfigurava os limites da sua autonomia, agindo no intervalo entre a obediência formal e a prática de um poder pragmático.[92]

A já tantas vezes referida dimensão performativa desta escrita pode ser interpretada como um dos eixos centrais da administração ultramarina e, deste modo, o vice-rei não só representa, mas também corporiza um poder que se renova pela palavra enviada à Coroa, coordenadora de todos os órgãos da administração do reino.[93] Essa palavra, para ser eficaz, precisa de combinar três qualidades: técnica, lealdade e controle. É por isso que a exposição de D. Francisco alterna entre a contabilidade de obras e gastos, e a reafirmação simbólica da fidelidade ao rei.

Ângela Xavier, por sua vez, mostra como a escrita imperial, especialmente a das figuras com estatuto, estava associada "à reflexão e tomada de decisões políticas"[94] e, no fundo, servia de palco à afirmação de identidade e mérito. A carta é também curriculum, defesa e projeto político. E Catarina Madeira Santos, que "os conceitos, os argumentos e a credibilidade política também circulam e são politicamente performativos na esfera imperial."[95] Esta

[90] TT, Miscelâneas, Manuscritas do Convento da Graça, tomo 6L, pp. 13, 25, 299. Sabemos o que acontecia nestes momentos: a avareza dos capitães levava-os a sobrecarregar os navios que regressavam, o que teve como consequência o aumento dos acidentes e dos naufrágios.

[91] TT, Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça, tomo 6L, pp. 33-33v.

[92] TT, Miscelâneas, Manuscritas do Convento da Graça, tomo 6L, p. 423.

[93] Subtil, José. "A administração central da coroa", cit., p. 76.

[94] **A invenção de Goa**, cit. p. 288. Mais adiante, p. 585, e recorrendo a António João Frias, que a escrita evitava o esquecimento.

[95] "O império português face às instituições *indígenas* (Estado da Índia, Brasil e Angola, séculos XVI-XVIII)", in **Monarquias Ibéricas em Perspectiva Comparada**, cit., p. 300.

constatação torna ainda mais importante a publicação e análise dos textos agora estudados, pois até aqui se encontravam apenas parcialmente conhecidos, embora já referidos de forma indireta por Jorge Flores ou Sanjay Subrahmanyam.

O seu valor é duplo. Em primeiro lugar, enquanto fontes de primeira ordem sobre os últimos anos do século XVI no Estado da Índia, iluminam decisões práticas, tensões diplomáticas, obras de infraestrutura e funcionamento da administração. Em segundo lugar, como objetos históricos que nos permitem compreender como os governantes portugueses escreviam a sua própria autoridade, como que preparavam, defendiam e justificavam o seu governo perante um centro exigente, mas ausente.

A sua publicação, conjugada com a correspondência régia e as crónicas, permite reconstruir uma espécie de 'gramática da prestação de contas', uma linguagem específica, cheia de fórmulas, e simultaneamente cruzada por tentativas de singularização, por gestos de afirmação. São esses gestos, às vezes subtis, que revelam como se governa, com atos, certamente, mas também com palavras.

6. Conclusão: discurso, justificação e memória do poder

Este estudo procurou analisar a governação do Estado da Índia por D. Francisco da Gama, articulando os diferentes planos em que se manifestava o exercício do poder do vice-rei: a prática administrativa, a ação militar e diplomática, o discurso justificativo e a construção da própria memória, cruzando os documentos produzidos pelo próprio – aqui publicados – com as instruções e pareceres emanados da Coroa, conservados nos fundos da Torre do Tombo, com os relatos dos cronistas e com as interpretações historiográficas sobre este período de viragem da presença portuguesa na Ásia.

O que sobressai desta análise não é apenas o retrato de um vice-rei em contexto de dificuldade, mas a forma como ele próprio se posiciona no discurso da autoridade. Como vimos, não se limitou a relatar; construiu, passo a passo, uma narrativa cautelosa, em que procurava apresentar um governo atento às necessidades do Estado, racional nas suas decisões, obediente à Coroa, mas constantemente cercado por obstáculos externos. Esta imagem projetada, mais do que espelho fiel de um mandato bem-sucedido – e isso, como vimos, é discutível, ou pelo menos foi discutível aos olhos dos contemporâneos –, é o reflexo de um esforço continuado de dissociação do passado imediato (o de Matias de Albuquerque),[96] sem que isso implique, no entanto, uma rutura estrutural.

[96] Eventualmente, até, de um confronto entre casas nobres e aristocracia; Mafalda Soares da Cunha e Nuno Gonçalo Monteiro, interpretam a nomeação de vice-reis como inscrevendo-se frequentemente em estratégias de afirmação nobiliárquica, forma de acesso a dignidades e precedências que reforçavam o estatuto das casas aristocráticas; se inicialmente as carreiras no Oriente eram vistas como oportunidades para nobres 'excluídos' com as práticas sucessórias, com o tempo favoreceram grandes linhagens e os vice-reis eram maioritariamente grandes fidalgos da corte (Nuno Gonçalo Monteiro, "Vice-Reis, governadores e conselheiros de governo do Estado da Índia (1505-1834). Recrutamento e caracterização social", in **Penélope: revista de história e ciências sociais**. Nº 15, 1995 (**O imaginário do império**), pp. 91-120.

As cartas mostram um vice-rei que escreveu para governar, mas também para se defender, mais uma vez contrastando a sua ação com a governação do antecessor. A organização formal das exposições, o equilíbrio na apresentação dos assuntos, a antecipação de objeções e a fundamentação de medidas mostram um uso cauteloso da linguagem e da justificação.

A escrita é, aqui, ferramenta de prestação de contas, mas também tentativa de autoconsagração. Várias vezes, mais performativa do que descritiva: instrumento para construir autoridade, mas, acima de tudo, para representá-la.

No estudo da correspondência oficial do vice-rei, observa-se essa tensão entre a imagem projetada e os limites reais da governação, em que a reiterada exposição de dificuldades e conflitos parece servir sobretudo para preservar a imagem de um mandato que, sem essas explicações, correria o risco de ser visto como fracassado.[97]

Esta perspetiva é reforçada pelas análises historiográficas a que recorri neste capítulo, que consideram o vice-rei como corporizando o rei num espaço periférico, e obrigado a renovar simbolicamente essa autoridade através da palavra e da ação. Mas importa também perguntar, como aqui, indiretamente, se fez, se Francisco da Gama conseguiu verdadeiramente cumprir esse papel. Os documentos revelam pressões, falhas operacionais, conflitos com poderes locais, e uma administração à beira da saturação. A condição de vice-rei implicava representar dois mundos ao mesmo tempo – o da Coroa e o do Estado da Índia e o próprio 'império informal' que nele se criara ao longo do século XVI – sem que nenhum dos dois fosse plenamente controlável, girar ao sabor das duas esferas políticas, a da norma régia e a da exceção local, exigindo do governante uma constante adaptação e, também uma capacidade de gestão para lidar com as contradições entre o central e o local, tantas vezes patentes. Por isso, e neste contexto, talvez seja possível dizer-se que o vice-rei confiava na linhagem para se mostrar forte. Matias, exibira a ligação ao *terrível*, ao passo que o 4º Vidigueira concentra o esforço de simbolização da sua autoridade à ligação com a memória fundadora, visível em dois gestos concretos do seu primeiro vice-reinado: a construção do Arco dos Vice-Reis, com a figura de Vasco da Gama,[98] e a criação, em 1600, da Torre do Tombo de Goa, o primeiro arquivo histórico formal do Estado da Índia. O arco, não só celebrava o centenário da viagem marítima de 1498 como afirmava a continuidade dinástica e institucional do vice-rei com o 'navegador fundador'. Estas iniciativas, fortemente associadas à monumentalização e à memória, dos Gama em concreto, integram-se nesta estratégia de legitimação simbólica que complementava, e em certa medida compensava, as dificuldades do exercício político real. Este monumento funcionava, assim, como instrumento de legitimação 'dinástica' e afirmação visual da continuidade institucional,[99] havendo também uma dimensão deste 'cerimonial'

[97] Cf. Flores. **Empire of Contingency**.

[98] Matias de Albuquerque havia mandado erguer uma estátua de Afonso de Albuquerque.

[99] Analisado do ponto de vista urbanístico e patrimonial por Walter Rossa. "O Arco dos Vice-Reis de Goa", in **Monumentos**, n.º 32, 2010, pp. 140–149, e do ponto de vista do confronto político em Bethencourt, Francisco. "O Estado da Índia", cit., p. 307-310.

no Palácio dos Vice-Reis de Goa, que, a partir de finais do século XVI funcionava como um espaço de representação, concebido para encenar a presença da autoridade régia e afirmar a persistência do poder no Oriente.[100]

Neste sentido, os textos aqui publicados não são meras fontes administrativas: são também expressões de um gesto político, forma de autorrepresentação e tentativa de afirmação dentro de um regime de constante escrutínio.[101] São, no fundo, formas de reconstituição, filológica e política, de alguns dos mecanismos de sobrevivência institucional do império português do final de Quinhentos.

Com eles, obtemos, assim, uma leitura mais crítica da governação vice-reinal, em três planos. Em primeiro lugar, evidenciando os mecanismos de defesa e performance retórica na documentação administrativa; em segundo lugar, expondo as zonas de contacto e fricção entre ordens régias e realidades locais. Em terceiro, e último lugar, reforçando a importância do estudo do documento como objeto de análise, e não apenas como fonte de informação.

A governação de Francisco da Gama, tal como ele a quis legar, é simultaneamente tentativa de imposição, ato de gestão e construção de memória. E são esses três níveis, entrelaçados, que tais documentos nos permitem finalmente compreender.

O 4.º Conde da Vidigueira viria a ser nomeado para um segundo mandato como vice-rei, entre 1622 e 1628. Embora esta experiência governativa tenha terminado de forma menos turbulenta do que a anterior, também ela foi seguramente acompanhada de cartas dirigidas ao rei, nas quais D. Francisco da Gama justificava a sua ação e enquadrava os acontecimentos do seu governo. Uma dessas cartas – reproduzida neste apêndice em último lugar – oferece uma análise particularmente reveladora das relações entre Macau, Manila, a China e o Japão, redigida já fora do cargo e endereçada a Filipe III de Portugal. Sem pretender forçar a leitura, é difícil não reconhecer nesse texto sinais de uma perceção mais ampla: o vice-rei escreve como quem intui a falência iminente do modelo dinástico ibérico na Ásia. Mais do que relatar factos, parece evitar nomear explicitamente aquilo que se tornava evidente: a desagregação funcional da União Ibérica no Oriente. Embora de data incerta (1628?), o texto expõe com clareza como as tensões estruturais dessa união se manifestavam na política do Japão, articulando-se em três planos indissociáveis: o comércio, a missão e o governo. Do ponto de vista comercial, denunciava a forma como os interesses castelhanos em Manila minavam o monopólio luso-asiático: *"no contentos con ser señores de todas las islas [Filipinas] [...] envían cada año navíos a Japón con sedas de China contra las leyes de Vuestra Magestad"*. Este comércio ilegal, que desviava para o Pacífico uma parte significativa da prata, não só esvaziava as alfândegas portuguesas (*"derechos reales en Goa, Cochín y Malaca"*), como inflacionava os

[100] Sobre o palácio, ver Falcão, José António. "The Palace of the Viceroys in Goa", in Jorge Flores e Nuno Vassallo e Silva (eds.), **Goa and the Great Mughal**, London: Scala Publishers, 2004, pp. 68–97.

[101] Cf. Xavier, Ângela Barreto. **A Invenção de Goa**, cit., pp. 211–215.

preços na China e Japão, corroendo a rentabilidade da Carreira da Índia.[102] Em termos religiosos, Gama atribuía a perseguição anticristã de 1614 no Japão à intrusão castelhana, via clero: *"después que los religiosos de Filipinas entraron en Japón [...] hoy está acabada la cristiandad"*. Finalmente, na dimensão político-institucional, a carta expunha a falência do modelo dual da Monarquia: *"todo se sepultó en el Consejo de Indias sin tomar resolución"*. A complexidade estrutural da União Ibérica, longe de criar complementaridades, gerou dinâmicas concorrenciais entre os projetos imperiais de Lisboa e Madrid.[103] Como revelam as fontes coevas, cada avanço castelhano no Pacífico via Manila, correlacionava-se com a erosão sistemática das redes luso-asiáticas, processo agravado pela emergente cisão interna em Macau, onde parte da elite comercial, entre 1623-1625, chegou a pretender transferir a soberania para Manila.[104] Neste contexto, a advertência de D. Francisco da Gama – tanto a que se publica neste apêndice como a que aborda a situação de Macau – revela-se de uma acuidade digna de nota. O que se consumaria em 1639 não foi apenas o fim da presença ibérica no Japão, mas o colapso do modelo português de articulação entre Padroado e comércio, corroído simultaneamente por pressões externas e por fraturas internas da Monarquia Dual. Mais do que simples protesto, estas cartas constituem um diagnóstico precoce das dinâmicas centrífugas da Monarquia Hispânica, que, como se confirmaria em Macau naqueles anos, ameaçavam desarticular por completo o edifício institucional do império português no Oriente.

[102] Cf. Costa, João Paulo Oliveira e. "A rivalidade luso-espanhola no Extremo Oriente e a querela missionológica no Japão" in **O Século Cristão no Japão. Actas do Colóquio Internacional Comemorativo dos 450 Anos de Amizade Portugal-Japão (1543-1993),** Roberto Carneiro e A. Teodoro de Matos (dir.). Lisboa, CEPCEP-CHAM, 1994, p. 498.

[103] Boxer, 154-157.

[104] Arquivo Histórico Ultramarino, CU_MACAU, Cx.1, D.9.

Apêndice Documental[105]

Cartas do Vice-Rei D. Francisco da Gama para o Rei, datadas de 18 de dezembro de 1599 prestando contas sobre vários assuntos do governo da Índia, que então concluía, e uma carta final para o Conde de Castelo Rodrigo (carta nº 6) aquando do seu regresso ao Reino

British Library, *Add. Ms.* 28432

Carta nº 1

18 de Dezembro de 1599
Do Conde Almirante para Sua Magestade[106]
†
Senhor

Posto que o rendimento do hum por çento desta cidade de Goa remde muito, como os ofiçiaes dela estão en costume de elegerem tesoureiro pera este dinheiro e lhe tomarem conta há muitas desordens e imfinitas murmurações, e jaa quisera atalhar algũas, mas sofremno tão mal que me pareçeo mais acertado dissimular con eles e avisar a Vossa Magestad que seria sobfiçiente, con obriguação de aver de dar conta nos Comtos, porque tomandolha eles como lhes e semdo os tesoureiros suas feyturas, os mais deles despois que se este direito pôs ficarão a dever muito dinheiro que se nunqua arrecadou, e eu fui parte pera cobrarem algum de peçoas que tinhão per homde paguar, conforme ao contrato que fizeram com o Viso Rey don Luis de Attayde governãodo a primeira vez são obriguados a dar hũa chave do deposito deste dinheiro ao Arcebispo de que estavão esquecidos, tenhoos obriguado a cumprirem esta comdição / tambem lhes estaa prohibido pelo mesmo contrato não fazerem nhũa despeza deste dinheiro senão nas obras da forteficação salvo com provisão do Viso Rey, não falta murmuração de eles darem a este particular outro sentido, ao que se atalharaa sendo as contas tomadas nos Contos, e não averaa tantos cubiçosos pera o carguo de tesoureiro, porque sucedendo en Julho aversse de fazer eleição, não bastarão minhas lembranças pera fazerem o que convinha /

[105] Neste apêndice documental mantive, em geral, a forma das palavras tal como surgem, por exemplo alternando o uso de maiúsculas e minúsculas ou os "s" dobrados ou simples e os "z" por "s", entre outras, e mantive a pronominalização verbal como está escrita, habitualmente sem separação. Mantive também a separação entre parágrafos. Coloquei entre <> as letras ou palavras entrelinhadas. Respeitei, também, a numeração que arquivisticamente foi atribuída ao documento; dessa forma, a última carta volta à numeração do local onde se encontra, no fl. 17. Finalmente, acrescentei algumas, poucas, notas de rodapé para documentar e/ou esclarecer alguns assuntos que o Vice-Rei refere.

[106] Estas duas anotações escritas noutra letra.

Nas obras da forteficação se proçede na cidade de Chaul com pouca curiosidade tendo eu muita en os advirtir amiude, mas como se vem desafoguados de enemiguos não lhes pareçe que seraa pocivel tornarem, descuidaráose o Inverno de 98 de lançar pedra solta afastada dos muros pera ali quebrar o mar, e foi isto occasião de cahirem as çerquas dos moesteiros de Sam Francisco e Sam Dominguos que posto que não erão ainda de muro fica por ali a cidade aberta 'tee se fazer, mandeilhes passar hũa provizão

[1v]

en outubro do mesmo anno pera se tomar das mesmas sercas o que fosse necessario pera a obra e mandei o emgenheiro moor que a visse, e dexasse ordem do que se avia de fazer, tenho sabido que estaa algũa couza feita /

Os vereadores que servirão o anno de 96 em Bacaym procederão homrradamente na forteficação da cidade, porque fizeram de Janeiro 'tee abril novecentas braças de muro, mandeilhes o engenheiro moor porque mo pedirão pera se fazer diante dele a medição e comta con os empreiteiros, por ser morto Anbrozio Argueiros[107] que naquela cidade corria con estas couzas / padecesse neste Estado grande falta de homens que saibão esta mecanica, e a falta deles se fazem grandes erros e desneçessarias despezas, porque ainda que Julio Simão[108] serve com curiosidade e zelo e tem sufiçiemçia bastante, não pode ser prezemte en todas as partes, Vossa Magestade deve mandar alguns pera servirem de olheiros e que saibão emtende o que lhes ordenar o engenheiro moor /

Na cidade de Damão se fez muy pouca obra depois que Mathias d'Alboquerque se desaveo con os relegiosos da Companhia que corrião bem con as obras da forteficação, e posto que procurei perssuadilos a se tornarem a emcarreguar 'tee 'gora o não pude acabar[109] con eles, e seraa neçessario que Vossa Magestade mamde escreverlhes sobre isto, o Anno passado de 98 se não fez nada por desordens que ouve entre o capitão da cidade, e aguora há pouco que fui enformado avia outras mores despezas, assi do dinheiro que estaa aplicado pera a forteficação como do con que se paguão as vigias daquela cidade, sobre o que escrevy a Luis Alvares Camelo[110] pera que quando passasse por ela a Diu a me fazer vir o remdimento daquela alfamdegua tomasse mais inteira noticia[111] disto e do remedio, e podemdo loguo darlho o fizesse pera com isso me vir dar conta de tudo, e pera este particular e outros semelhantes servem os provedores ou superemtendentes que Vossa Magestade me manda não aja,

---

[107] Mestre de obras de pedraria que trabalhava na Índia no último quartel do século XVI, um dos arquitectos da catedral de Goa que, como se pode ver por esta carta, ainda estava longe de terminar; este documento também esclarece a data da morte do arquitecto. Ver VITERBO, Sousa – **Diccionario historico e documental dos architectos, engenheiros e constructores portuguezes** vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1899, p. 44-45.

[108] Nascido na Índia, foi engenheiro-mor, activo entre finais do século XVI e princípio do século XVII, desenhando, entre outras, a malha urbana de Cochim. Ver VALLA, Margarida – **O papel dos arquitectos e engenheiros-militares na transmissão das formas urbanas portuguesas**, disponível em: https://web.archive.org/web/20120427105431/http://revistas.ceurban.com/numero1/margarida.htm

[109] Rasurada esta palavra.

[110] Era provedor das fortalezas do Norte.

[111] Rasurada esta palavra.

porque as couzas desta calidade não as remedeão os capitães, os feitores nem as cidades que são todos imtereçados nelas, e o Viso Rey não pode assistir en todas as partes senão por peçoas de comfiança nesta conformidade

Tenho por impocivel acabarsse a obra da See nova que estaa começada nesta cidade pelo modo de que foi prinçipiada, e estaa oje en estado que se não pode acomodar a menos despeza, da viagem de que Vossa Magestade lhe fez merçe

[2]

estaa ainda devemdo Nuno de Mendonça[112] muita parte, e ouve nisto milhares de desordens contra a See por culpa de quem as pudera atalhar na arrecadação dos abimtestados de que lhe Vossa Magestade tem feito merçe. ha grandes desordens cauzadas por o provedor dos moor dos defumtos e dos capitães e das mysericordias con eu assistir a isso com particular cuidado e passar muitas provizões, pareceme que Vossa Magestade devia aver por seu serviço se desse çerta couza de sua fazenda pelo menos 'tee se acabar de serrar a capella e cruseiro, porque a See velha não he capaz, e por estar muy denificada faz gramdes guastos em se comçertar, o que se empregaraa milhor na obra da nova, ou conçeder liçemça pera da China se mandar vir serta camtidade de piquos de cobre e mandalos bater em bazaruquos /

Quasi todas as cidades deste Estado tem uzurpado as aprezentações dos offiçios por comsentimento dos Viso Reys passados, não Imtentei tirarlhos posto que me constou uzarem mal deles por me çerteficarem muitas peçoas de experiencia e comfiança que seria ocasião de mores desordens, mas cumpre muito mandalo Vossa Magestade expressamente, e con isso ficarão mais quietos, e posto que falo en geral nas cidades deste Estado, não emtra nelas a de Goa, porque a achey sempre prompta ao serviço de Vossa Magestade pelo que mereçe lho agardeça e lhe comceda Vossa Magestade a aprezemtação dos ofícios e liberdades outras pera que o chamçeler e dezembarguadores a não encontrem a cada passo sem fundamento do serviço de Vossa Magestade con que vou pairando 'tee Vossa Magestade mandar o que for servido, mas custame muito trabalho,

O ofiçio de corretor moor desta cidade de Goa estaa provido em vida em hum Adão Alvarez, vagamdo pode Vossa Magestade provelo en dous ou tres criados seus con ordem de terem cayxa en que ajumten os percalços como fazem en Lisboa, porque he ofiçio que lhes daraa de comer, este corretor mór trouxe demanda con a cidade sobre a aprezentação de sertos corretores pera o ajudarem comforme ao regimento. sahio a semtença por ele, mas quanto a min sem fundamento, porque Vossa Magestade tem conçedido a esta cidade os mesmos previlegios que tem a de Lixboa, a qual aprezemta todos os corretores. o mesmo pareçe que se devia de fazer a esta, mas não o pude acabar con

[2v]

os desembargadores, e pareceme justo mandalos Vossa Magestade advertir // não emcomtrem as couzas desta cidade tamto de preposito como o fazem, porque em todas as

[112] Viria a ter um naufrágio em Macau. The Portuguese slave trade Japan

ocasiões do serviço de Vossa Magestade que se tem ofreçido achey sempre muy promptos os cidadãos ofereçendo suas peçoas e fazendas, e assi estou çerto o farão sempre /

Nesta alfamdegua de Goa serve de escrivão Thome de Valadares Sotomayor naçido nestas partes que o tem en vida e jaa pera hum filho da primeira molher, este ofiçio lhe rendeo o anno de 96 simquo mil e quinhentos xeraffins semdo de menos remdimento que muitos dos pasados, e por ser a ocupação muito grande lhe derão os Viso Reys hum ajudador, e por não ter lagimas[113] vençe simcoenta mil reis de ordenado da fazenda de Vossa Magestade, o principal imtento que me moveo tratar disto he por se entender que ha imcomvenientes en ser este ofiçio provido em vida porque a essa comta o propietairo vai poucas vezes a alfamdegua, o que não acomteçeraa se for provido por annos que jaa não poderaa ser senão per morte de Thome de Valadares, e sou de pareçer que a seu filho se dee satisfação temdosse respeito a lhe não ser dado por serviços seus nem de seu pay e o oficio se deve partir em dous, e estes devem ser providos per anos con igoal remdimento, e hum deles pode Vossa Magestade prover no filho semdo sobfiçiente, e por este modo teraa Vossa Magestade mais couzas en que fazer merçe a seus vassalos, e nos despachos se dará moor expediente avendo dous escrivães e se escuzarão os simcoenta mil reais que se dão ao ajudador que ora serve por não ter lagimas /

Quando se de quaa escreveo a Vossa Magestade que seria proveito de sua fazenda arremdaremsse os direitos dos cavalos,[114] devia ser por os Viso Reys os cortaren en agraço, mas tenho dado nisto tal ordem que no primeiro anno de meu governo remderão passante de trimta e quatro mil pardaos, posto que de Ormuz vierão muito menos que os annos atras[115], não he remda que se possa arremdar semdo muito çerta e facil de cobrar, e isto mesmo pareçeo tratandoo en comselho de fazemda /

Nesta ribeyra fiqua hũ galeão que se acabou em Baçaym, e de laa veo

[3]

outro primeiro que este feito pelo capitão, e foi pera Maluco, e con este estão laa tres que Deos permita trazer a salvamento, e vindo estes con os dous que trouxe Lourenço de Brito e outros de Maluco que invernarão en Coçhim fiqua esta ribeira accomodada de navios d'alto bordo, porque são oito galeões e hũa nao que comprei en que forão a Ceylão as munições e provimento en outubro de 96, e alem destas[116] embarcações espero nesta momção duas zavras que mandei fazer no Norte por serem embarcações muy accomodadas pera nevegarem por esta costa con todo o tempo, e que podem juguar muita artelharia, tanbem mandei fazer cantidade de galeotas de cuberta e calafetadiças de que estão jaa seis nesta ribeira porque são

[113] Direitos aduaneiro denominados lagimas, cobradas nas alfândegas do Estado da Índia, mais tarde considerado um estorno ao comércio interior – imposto de saída de fazendas.

[114] Pelos **Comentários** de Afonso de Albuquerque sabemos que o tráfico de cavalos era muito importante e Goa servia de entreposto; o direito dos cavalos era das maiores rendas da alfândega dessa cidade. Ver Loureiro, Rui – "Os Portugueses e o Tráfico de Cavalos no Mar da Arábia", citado.

[115] Rasurada esta palavra.

[116] Rasurada esta palavra.

muy neçessarias e proveitosas pera atravessar [o] golfão, e quando ten neçessidade de conçerto remedeãosse com brevidade o que não tem as de meo fio /

Todos os Invernos se faz de despeza nesta ribeyra das galees en as cubrir de palha mil e quinhentos xerafins e estão arriscadas a se lhes peguar o foguo com muita façilidade como aconteçeo governãodo Francisco Barreto[117] desejando de atalhar a hum desastre detreminei fazer hũas terecenas debaixo de cada hũa hão de estar duas galees e luguar en que trabalhem os oficiaes nelas sendo neçessario, A obra há de ser custosa porque o fumdamento he vaza, mas acabada seraa de grande importancia, está jaa feita hũa tereçena, e con assas trabalho tenho persuadido aos dezembargadores apliquem algũas comdenações pera esta obra (por ser de tanto serviço de Vossa Magestade e tão neçessaria) das muitas que apliquão pera as despezas da Relação en que pola moor parte não militão tão urgemtes rezões como nesta, desculpandosse[118] con hũ capitulo de regimento en que Vossa Magestade manda que o dinheiro aplicado pera as taes despezas se não possa despender en outras, a Comtia de dinheiro en que eles quá comdenão pera as despezas da Relação he em duas partes maior que nesse Reynno, porque aguora mandei tomar comta ao tesoureiro de tres annos e achousse pola reçeita que tinha reçebido vimte e sinquo mil pardaos, e pareçendo bem a Vossa Magestade este meu imtento deve mandar fazer hũa provizão muito largua e declarada derrogando, expressa-

[3v]

mente o capitulo do regimento do regedor que trata deste particular //

Todo o rendimento deste Estado depemde dos escrivães das alfamdegas e feitorias que muitas vezes se provem em peçoas de muy pouca sufiçiençia devendosse teer muita advertençia nisto, porque o anno passado veo hum homem provido de escrivão e contador da alfamdega de Ormuz que he o carguo (dos desta calidade) de môr importancia que há neste Estado o qual sabia tão mal escrever que me pareçeo que divia dilitarlhe a emtrada dous ou tres mezes e neles o obriguar a apremder a escrever e de todo estive pera lho tirar e dar satisfação, tratei de os mandar examinar todos pelo chamçeler do Estado e deixei de o fazer por me afirmarem os dezembargadores que não avia luguar senão nesse Reyno antes de se lhes passarem suas patemtes, mande Vossa Magestade prover nisto como ouver por seu serviço /

---

[117] O cronista Francisco de Andrada relata este acidente: "Oito dias depois de tomar posse com governador: & entregue a gouernança em que geralmente se ouue por muyto bem empregada pollas boas partes que nelle concorrião, & auendo sos oito dias que tinha tomado poffe della, socedeo ha vespora de S.Ioão de noite lançar hũ home hum foguete de huas casas junto a nossa Senhora do Rosayro, que encaminhado para a ribeyra das armadas, foy cair sobre o galeão S. Mateus qestaua varado cuberto de palha, & tomou fogo cõ tãto impeto que por ser então o vento rijo se foy ateando aos outros galeões (que tãbem eftauão varados) de hũ no outro de maneyra que parecia que ardia toda a cidade. O gouernador com todos os fidalgos & soldados acudirão logo ha ribeira a descubrir todos os outros galeões que eftauão varados, & cubertos de palha, & acudirão tambam aos que estavao no mar, que para os outros em que o fogo andava não avia remedio. Aquy nẽm o mesmo gouernador nẽm dos que com elle andauão ou nem algũ que duuidase meterse pola agoa & pollo lodo antre os galeões que ardião, nem mostra receyo das labaredas & traues que cahião delles, para saluarem a mais armada daquelle perigo, antes ouue algũs soldados q se meterão nos galeões que ardião por verẽ se lhe podião valer […] em que se consumirão seis galeões reais, coatro carauellas & duas fermosas gales" (**Cronica do muyto alto e muito poderoso rey destes reynos de Portugal dom Ioão III deste nome.** Lisboa, 1613, fl. 139-139v). Os autores atribuem este desastre ao facto de não haver taracenas na ribeira de Goa, facto a que Francisco da Gama se refere.

[118] Rasurada esta palavra.

Por muy justos respeitos do serviço de Vossa Magestade e com bastantes imformações me resolvy en acreçemtar ao regimento das fortalezas do Canarâ o que Vossa Magestade veraa pelos treslados que nestas vias mando, parecendo a Vossa Magestade que estaa bem provido deve de o comfirmar, porque foi muy mal reçebido de todos os capitães que he bastante prova de ser conveniente ao serviço de Vossa Magestade /

Por evitar em parte as grandes desordens e exçessos que casi todos os capitães das fortalezas deste Estado fazem nas paguas dos soldados ordenei com pareçer dos ofiçiaes da fazenda hum regimento, pelo qual obriguo aos feytores a me mandarem os cadernos de cada quartel tanto que o pagarem nas primeiras embarcações que das fortalezas vierem para esta cidade, no que se atalha dezemcaminharem a fazenda de Vossa Magestade nos seus tres annos (que são doze quarteis) remedeandosse no primeiro, e como os feytores não acabão jumtamente com os capitães suçede muitas vezes quando na comta se achão suas desordens seren hidos pera Portugual e terem dado suas rezidemçias e ficar a fazenda de Vossa Magestade sen teer donde se pagar, o que se remedea con viren os cadernos enquanto eles estão servindo, se a Vossa Magestade pareçer bem

[4]

esta ordem confirmea per sua provizão sem isso duraraa somente enquanto eu governar /

As mais das peçoas que governarão este Estado como seu principal intento fosse poor boa ordem na arrecadação da fazenda de Vossa Magestade cada hum pasou varias[119] provizões e regimentos en[120] favor dela que durante o tempo de seus governos fazião goardar, mas acabado ele os oficiaes por seus particulares respeitos tamto que sabião de suçessor os costumarão sempre quebrar sem esperarem ordem sua de que se tem seguido muita perda a fazenda de Vossa Magestade valemdosse de hũa provizão d'El Rey que Deos tem em gloria, pela qual manda que as provizões e ordens dos Viso Reys acabem con seu governo, e como a jurisdição deste Estado estaa tão dilatada que he impoçivel prover hum Viso Rey que de novo chegua en todas as couzas com presteza igoal a con que os homens se apressão a dezemcaminhalas como experimentei na minha cheguada em muitas occasiões desta calidade que inda prouve a Nosso Senhor remediey o milhor e mais brevemente que pude posto que con inmensso trabalho, entendo que cumpre muito ao serviço de Vossa Magestade e bem de sua fazenda declararsse que a tal provizão se não emtenda nas ocasiões e ordens que os Viso Reys derem na fazenda de Vossa Magestade sem serem derroguadas per provizão do que suceder, porque deste modo se poderá fazer con a conssideração divida, e atalharseão os roubos e desordens que os ofiçiaes de Vossa Magestade nestas partes cometem //

No anno de 96 fis renovar duas galees alem das que no de 97 escrevy a Vossa Magestade que avia conçertado, e posto que fizerão muita despeza, ouvea por bem empreguada pelo modo de que ficarão, tambem fis hũa nova que estaa no estaleiro por não aver neçessidade de se lançar ao mar Padeçesse quaa grande falta de pattrões e comitres porque soo há dous

[119] Rasurada esta palavra.

[120] Rasurada esta palavra.

portuguezes e esses velhos e camssados, os mais são mestiços e negros que não tem sufiçiemçia, comvem que Vossa Magestade mande con efeito que venhão alguuns porque em pouco ficaraa o Estado impoçibilitado a teer galees //

Do ospital desta cidade estão emcarreguados os relegiozos da

[4v]

Companhia e corre com a administração dele Gaspar do Souro[121] com muita charidade e zelo da saude dos emfermos e de aproveitar a fazenda de Vossa Magestade de que merece agardeçimentos, eu lhos tenho dados em nome de Vossa Magestade por seu bom procedimento, e estimarei mandarlhe Vossa Magestade escrever que se há por bem servido dele Nos ospitaes de Ormuz e Diu que estavão a carguo das Misericordyas fuy emformado que se fazião muy notaveis desordens contra a fazenda de Vossa Magestade e saude dos emfermos pelo que me resolvy en lhos tirar e emcarreguei o de Diu aos relegiosos de São Dominguos que ali tem seu comvento, e o de Ormuz aos de S. Aguostinho, e aos relegiozos de São Francisco que rezidem na fortaleza de Columbo encarreguei o ospital dela, e entretanto lhes emcomendei que agazalhassem os emfermos demtro do comvento, e nesta monção mandei dar mil pardaos pera se comprarem hũas cazas que se vemdião por serem accomodadas pera se fazer o ospital, cuja obra se há de hir comtinuando do remdimento da alfamdegua daquela fortaleza, e pera os mais animar seraa bem que Vossa Magestade por sua carta mande dar os agardeçimentos desta obra aos perlados destas relegiões /

O anno de 97 escrevy a Vossa Magestade como trouxe de Monbaça em minha companhia Munho Chande irmão de Salome Ale rey da ilha de Pemba,[122] e os respeitos porque o tirei daquela fortaleza, depois foi Deos servido que se comverteo a nossa Santa Fee e chamasse dom Phelipe, sendo baptizado o cazey com dona Ana de Sepulveda hũa das orffaas que Vossa Magestade[123] mandou a este Estado pera se averem de cazar nele a custa de sua fazenda, e deilhe em dote em nome de Vossa Magestade a ilha de Pemba con titulo de Rey obrigandosse a paguar a fazenda de Vossa Magestade as pareas que dantes dava, mandeio daqui en Janeiro de 98[124] en companhia de Ruy Soares de Melo provido por Vossa Magestade daquela fortaleza que levou a carguo metelo de posse, mas tamto que souberam que se avia feito christão derão emtrada na ilha a hum mouro per nome Motabira que avia sido criado de seu irmão (e dizem que foi por ordem d'El[125] Rey de Melimde) e cauzou tamta imquietação nos naturaes daquela ilha que 'tee oje não quiserão obedeçer a dom Philipe, mas na monção de setembro soube que estavão mais acomodados e que continuavão na fortaleza e hião pagando as pareas dando esperanças de obedeçerem, e detreminãodo eu mandar (como fis) en Janeiro duas galeotas

[121] Jesuíta. Reitor do colégio de Santa Ana, em Bandora.

[122] Sabe-se que Francisco da Gama conseguiu piloto em Pemba, na costa oriental africana.

[123] Rasuradas estas duas palavras.

[124] Dúvidas em todas as datas que estão 96. Pode ser mesmo 98.

[125] Rasurada esta palavra.

aaquela costa (por me parecer que en falta das naos que desse Reynno não partirão mandaria Vossa Magestade caravelas en outubro) ordeney que

[5]

hũa das galeotas en que mandei por capitão Amtonio Colaço Lobo soldado velho e de importamçia[126] fosse a Moçãobique pera me trazer as cartas en cazo que cheguassem as caravelas tão tarde que não pudessem passar a India, e a outra de que fis capitão Ambrozio Leytão d'Aguiar peçoa de mereçimentos a Monbaça porque suçedendo vir Amtonio Colaço em mayo[127] con cartas ficasse ele laa 'tee setembro, pera que avendo algũa novidade pudessem os capitães de Moçãobique e Soffala avizar por ele, no que não[128] tão soomente tive este imtento, mas jumtamente dei ordem a Ambrozio Leytão pera que avendo lugar de poder aquietar aquela ilha de Pemba e meter a dom Phelipe[129] de posse o fizesse en que proçedeo con satisfação con o que fez volta pera esta cidade e cheguou a ela en onze de mayo con cartas de don Alvoro d'Abranches (que foi suceder em Moçãobique a Nuno da Cunha) de dez de março en que me avizou achara a terra quieta e não ser cheguada nhũa embarcação do Reynno, Antonio[130] Colaço ficou em Moçãobique pera vir en Aguosto como fez /

Depois de partido Ambrozio Leytão de Mombaça se veo dom Phelipe rey de Pemba pera esta cidade na mesma monção por ver que os da ilha estavão obstinados e não o querião obedeçer, detremino fazelo voltar, e mandarlhe que ponha de sua mão hum regedor naquela ilha e que ele resida em Monbaça honde lhe trarão as suas remdas, 'tee ver se seus vassalos se quietão por bem ou aver luguar pera os obriguar per força /

O anno de 97 dei conta a Vossa Magestade dos respeitos que[131] me moverão a mandar quatro relegiosos de S. Aguostinho a Monbaça pera fumdarem hũ moesteiro, em setembro de 98 veo hum deles a capitulo que se fez nesta cidade, disseme ficarem jaa com a ygreja casi acabada, e que estavão todos muy satisfeitos da bomdade da terra e de se averem convertido pero de seisçemtas almas e se comverterem outras muitas alem do fruito que fazem nos jaa convertidos.

O capitão daquela fortaleza me escreveo na mesma monção que se lhe tem ofrecido hum christão pera hir por terra ao Preste, o que terei por grande merçe de Deus pera mais façilmente poder acudir aaquela christandade, e posto que daquela costa fique a jornada breve e sempre por terra, são tão varias as nações porque háde passar e todas tão barbaras que duvido poder teer efeito, mas buscarselheão todos os meos, e como seja obra tamto do serviço de Deos, nele comfio que a háde encaminhar, aguora soube que este homem he ido e se espera por ele pera o ano que vem /

---

[126] Aparece nas crónicas da Ásia, Faria, Barros e Couto.

[127] Rasuradas as duas últimas palavras.

[128] Rasurada esta palavra.

[129] Rasurada esta palavra.

[130] Rasurada esta palavra.

[131] Riscado "por" antes desta palavra.

[5v]

En setembro de 98 faleçeo en Chaul Amador Mendez d'Orta que tinha a cargo de corretor moor daquela çidade[132] con que con que foi despachado en Elvas o anno de 81[133] e aprezemtando a patemte ao comde de Sancta Cruz que então governava este Estado, lhe não quis poor o cumprasse por entender que avia pretendido o cargo con falças emformações, e queria por vertude da pattemte empossarsse de todas as remdas da corretagem e pesadoria que pertençe a fazenda de Vossa Magestade, e estaa oje tudo arremdado em nove mil patacões em cada hum anno, pelo que veo o Viso Rey en conçerto con este homem e deulhe na mesma remda mil e quinhemtos patacões en cada hum ano de sua vida, per seu falecimento me não pareçeo prover o carguo posto que se me fizerão grandes instançias, porque tenho sabido que não he neçessario pera o serviço de Vossa Magestade e bom governo daquela cidade porque os corretores ordinarios que nela há fazem todos os neguoçeos con mais façilidade e descanso pera as partes e a experiençia mo tem mostrado de hum anno e meo a esta parte que estaa vaguo, e parecendo a Vossa Magestade pode mandar passar hũa provizão en que declare como o manda extinguir pera que nhũ Viso Rey o possa prover en tempo algum / Nosso Senhor goarde a católica pessoa de Vossa Magestade, de Goa a dezoito de dezembro de 99 –

Carta nº 2

18 de Dezembro de 1599
do Conde Almirante para Sua Magestade[134]
†
Senhor

Em janeiro deste anno presente de 99 despachey pera a fortaleza de Moçambique a don Alvaro d'Abranches por não aver outro provydo por Vossa Magestade primeyro em tempo onde chegou a salvamento e Nuno da Cunha que tinha acabado os seus tres annos lhe entregou pascificamente 'tê'gora tem dado mostras de bom capitão e que terâ quieta e em páz aquella terra e as mais de sua jurisdição e prazeraa a Deus que assy o fará ao diante / antes que daquy partysse lhe mandey fazer hũa noteficação pello secretario do Estado para

[132] Nomeado para o cargo em 1581. Ver **Memorias da Literatura Portuguesa**, Academia das Sciencias, tomo III, 51. Também na década X de Diogo do Couto. Família de Garcia de Orta.

[133] Emendada esta palavra; estava 91.

[134] Estas duas anotações, noutra letra, idêntica à da primeira carta. Esta segunda carta, de qualquer modo, também está escrita em letra diferente da primeira.

que não fosse aos Ryos de Cuama[135] por entender que he grande perjuiso do serviço de Vossa Magestade e risco daquella fortaleza hirem os capitães aos ditos ryos como fez Nuno da Cunha duas vezes porque a monção com que elles vão he a mesma com que podem vir os turcos posto que oje estão de modo no Estreito que não há que reçiar delles, e na monção com que vem dos ryos pera Moçambique passarão jaa algũas vezes a vista daquela fortaleza navyos olandezes e ingreses como aconteçeo depois que estou neste Estado pello que era muy conveniente ao serviço de Vossa Magestade mandar hũa provisão sobre ysto com graves pennas.

Em Mombaça e na costa de Melinde estaa por capitão Ruy Soarez de Mello vay en dous annos he pera pouco no serviço de Vossa Magestade e há delle algũas queixas por se aplicar muito aa mercancia Eu contynuo a o advirtir do que lhe cumpre imquietasse demasiadamente com os ouvidores a fim de os não ter não me satisfis do que fez sobre a quietação da ilha de

[6v]

Pemba elle e os mais capitães farão pouco por isso porque tem nella certo trybuto antigo assas injusto e entendem que sendo de dom Phelipe se lhe não hade consentyr e porque agora importa mais tratar da quietação daquella ylha[136] por isso dissimullo com estoutro partycular /

Em Mascate está Francisco d'Almeyda de Sampayo que acaba agora hâ queixas delle mormente no descuido que teve todo este tempo em consentyr que fosse áquella fortaleza pimenta desapossou o feitor de Vossa Magestade tomoulhe todo o dinheiro e monições que em seu poder tynha e hâ muitas queixas de agravos que faz ao povo e mouros vezinhos mas em sua residençia se fará de todos inteira justiça /

Na fortaleza de Ormuz está dom Luis da Gama foi entrar em Abryl tenho sabido que proçede bem não quis aceitar a El Rey a renda das orraqas[137] nem emprestymo do goazil[138] e doutras pessoas /

Na fortaleza de Diu estaa por capitão Gonçalo Tavares que há dous annos que nella reside com muita satisfação de todos porque alem de ser por natureza humano quieto e recolhido he muy zelozo do bem commum e do que toca ao serviço de Vossa Magestade goarda e defenssão e vegia daquella fortaleza E entendo que depois que der sua residencia por ella Vosa Magestade lhe hade fazer merçe eu o advirto do que comvem / tem partycular cuydado de acabar a fortificação da ylha que se faz do rendimento do meo por cento, tenholhe mandado corenta pipas de polvora por não aver nenhũa naquella fortaleza e de todas as mais cousas neçessaryas pera sua

[135] O tombo dos Rios de Cuama, levantado entre 1634 e 1637 pelo provedor da Fazenda Francisco Figueira de Almeida, é o único conhecido para a região do vale do Zambeze, em Moçambique, durante o período moderno, embora existam notícias sobre a realização de outros cadastros – exploração das afamadas minas de ouro e prata, com ordens sobre concessões, desde pelo menos, 1590. Historical Archives of Goa, inédito. Manuel Barreto, **'Informação do Estado e Conquista dos Rios de Cuama**. Muita coisa sobre isto, sobre Nuno da Cunha e a cobiça dos capitães, e inclusive no livro das monções.

[136] Riscado a seguir: "e".

[137] Orracas, copra e areca. Mercadorias da terra, a orraca é uma bebida; Couto: orracas são vinhos que fazem da jagra de palmeiras. Em Ormuz existia uma "Casa das Orracas".

[138] Ministro do governador local. Melhorar…

defenssão a tenho bastantemente provida e na vegia contynua dos soldados na porta e do mais que comvem a sua segurança /

Estaa em Damão por capitão Fernão de Castro Fogaça provydo por Vossa Magestade que foy de Mayo passado deste pre-

[7]

sente anno suçedeo a Christovão de Tavora que era capitão daquella fortaleza e entendo que de ambos de dous se poderá fazer hũ arrezoado capitão para aquella cidade e moradores della, que são de dura çervis e tem neçessydade de serem tratados algũas vezes com algũas esquinanças e asperezas de que uzava a contynuo Cristovão de Tavora e outras com algũa brandura de que tem muito Fernão de Castro, e pode ser que sem embargo desta nota o faça com menos queixas das que ouve todos estes tempos, mas não he tão orgulhoso como convinha pera enfrear a soltura dos vezinhos.

Na fortaleza de Sam Gens da jurdição de Damão está por capitão Pero Freire d'Andrade fidalgo pobre quieto e de bem provydo por Vossa Magestade por entretymento 'tê emtrar em Chaul /

Na fortaleza de Danú da jurisdição de Damão está por capitão e tenadar Alvaro Moreno que em outubro de 97 provy da serventya por Lourenço Moreno seu filho que he proprietaryo daquella tenadarya he provido por Vossa Magestade por tempo de sete annos se andar livrando da culpa que dize que tem na fazenda que falta da naao do Melique que deu a costa naquelas terras de Baçaym[139] não ha delle queixas /

Na fortaleza de Tarapor da mesma jurisdição estaa por capitão Viçente Carvalho provido por Vossa Magestade em que foy entrar este anno presente he bom soldado e experimentado e tenho pera mym que dará sempre boa conta do que lhe for encomendado e o ouvidor de Damão me avisou que o achava muy prompto pera todas as cousas da justiça de que o encarreguava /

Em Quelmemaym[140] está por capitão Jeronimo de Vargas que foy entrar no mesmo tempo procede bem e o ouvidor de Damão me escreveo delle o mesmo que de Viçente Carvalho.

Dom João de Atayde acabou no fim deste setembro proximo passado o tempo de que era provydo por Vossa Magestade da capitanya de Baçaym em que entrou emdividado e tambem

[7v]

agora se emtende que o estaa porque não fazia avexações nem tinha tratos ilicitos e por ficar pobre lhe deve Vossa Magestade fazer merçe de algũa comodidade de que possa viver o pouco que lhe resta de vida por ser velho, e sustentar dom Alvaro de Atayde seu filho nas armadas em que anda por capitão com muyto gasto e despeza e sobre tudo lhe mando ora

[139] Ver esta questão, que envolveu também Matias de Albuquerque; julgou-se em conselho que o dinheiro e fazenda da nau do Melique, inclusivamente retirado do fundo do mar por mergulhadores, deviam ser devolvidos, e não foram. Augusto Carlos Teixeira de Aragão, **Descripção geral e historica das moedas cunhadas em nome dos reis…**, volume III, p. 176 (está descarregado).

[140] Também designada por Quelme-Mahim, da mesma zona de Damão.

tomar residençia e por ella se verá o que tem feito em serviço de Vossa Magestade. foilhe suceder naquella capitanya de Baçaym dom Francisco de Noronha provydo por Vossa Magestade della que emtendo comprirá com sua obrigação porque he deligente e sabe bem o que lhe cumpre e tem talento /

Na Serra de Aserym da jurisdição de Baçaym estaa por capitão Antonyo Pimto de Novais que entrou ryco nella por aver pouco que tinha servido de feitor de Moçambique e agora se emtende que estaa pobre e em cuydado he[141] remysso, e negligente em algũas cousas de sua obrigação, o Colle[142] deu agora em algũas aldeas da jurisdição desta fortaleza mas elle lhe deu tambem em outras por ordem minha, vai Luis Alvarez Camello tratando de aquietar isto /

Na fortaleza de Manorâ estaa por capitão Francisco Ferreira d'Almeyda homem quieto e cavaleiro tem fama de rico e há delle queixas pelo querer ser e se aproveitar de não ter tantos piães quantos lhe daa o regimento. dessimulei[143] com elle por lhe faltar pouco tempo na residençia se dará satisfação aos que a pedirem e se fará o mais que comprir ao serviço de Vossa Magestade.

Em Agaçay[144] da mesma jurisdição está por capitão Miguel Ferraz e não ha delle queixas //

Em Abril passado provy de capitão das terras de Salcete da jurisdição de Baçaym Aguostinho da Costa homem nobre pobre e com filhos amtigo nestas partes em serviço de Vossa Magestade e benemeryto nelle por tempo de tres annos por não aver provydo por Vossa Magestade.

[8]

Em Tanâ estaa por tenadar Jeronymo d'Almeida he homem passyfico e não a delle queixas, mas muyto velho e pouco pera o cargo e por não ser pera atalhar as desordens daquella povoação provy hũ juiz nella com pareçer da Relação.

Em Maym[145] estaa por tanadar Gaspar da Cunha que eu provy por não aver provydo por Vossa Magestade he bom homeem não tenho delle queixas.

Da fortaleza de Caranjaa da mesma jurisdição de Baçaym he provydo por Vossa Magestade Luis Perestrello em vida caa nasçido muy descuidado em tudo o que deve ao lugar e cargo em que estaa posto Eu o advirto do que lhe cumpre com asperas repremções que o traze ao presente mais emfreado e recolhido do que 'té'gora vevya mas de todo he imcapaz do cargo e se Vossa Magestade for servido de lho mandar satisfazer será muy comveniente proverçe em outra pessoa /

---

[141] Rasurada esta palavra.

[142] O rei de Cole, com o de Caiuta e Sarceta eram muçulmanos vizinhos que atacavam as aldeias e ocupavam algumas recebendo tributos.
Colocar um quadro como o que o Sanjay tem em **The Portuguese Empire in Asia**, sobre a venda das fortalezas em 1614. Quadro 6.1. Inclusivamente, tentar ver se se mantinham alguns capitães (isso pode levar a conclusões sobre a má ou melhor defesa das fortalezas contra os holandeses…).

[143] Rasurada esta palavra.

[144] Agacim, Agaçaim, tanadoria.

[145] Tanadaria de Maim, no livro das Fortalezas, de Pissurlencar.

A cidade de Chaul tem por capitão a dom Estevão de Atayde provido por Vossa Magestade procede com quietação e satisfação de todos he zellozo do serviço de Vossa Magestade inteyro[146] nas cousas de sua obrigação, tem ameude espias da terra do Melique e me avisa de contynuo das novas certas que há dos mogores que estão no reyno de Barara[147] e do rey Melique e da Chande Bebi[148] e Abdacão[149] de que tratarey em outra mais partycullarmente porque procura fazer amisades antre os moradores que de comtyno tem diferenças hũs com os outros e são trabalhosos e soberbos e pouco afeiçoados ao serviço de Vossa Magestade por terem a colheita[150] perto e estarem mal avezados des tempos passados e da mesma maneira correm com os capitães e soldados que estão de prizidio no morro que se elle não fora de todo estyvera despovoado he mereçe que Vossa Magestade lho agradeça por sua carta /

Nesta cidade de Goa estaa por capitão dom Alvaro de Meneses filho de dom[151] Antonio de Meneses que casou com dona Anna Ferraz e Pero Lopez de Sousa que tinha a capitanya desta cidade pera seu casamento

[8v]

e por virtude do alvara que disso lhe foi passado lhe fiz carta da capitania della que começou a servyr em Junho deste anno presentte espero que há de dar boa conta de sy e que Vossa Magestade se hade aver por bem servido delle e que o ade aventajar em merçes porque no tempo que era solteiro se aventajou doutros fidalgos em servyr a Vossa Magestade como se verá por seus papeis e ainda depois de casado o fez dous annos no Malavar o primeiro em navyo o segundo em hũa gallê.

No paço de Daugin Manuel de Gouvea provido em vida he cavaleiro serve com cuidado /

No paço Seco Bras Teles fidalgo por mym provydo procede com satisfação he mereçedor de mores cousas, mas por ser casado e neçessytado se emtretem aly.

No paço de Benestarym[152] Francisco de Siqueira provydo em vida proçede bem e tem talento para servir Vossa Magestade.

Em Agaçaym estaa provydo por Vossa Magestade Miguel Vás de Siqueira por alguns descuidos o mandey livrar e provy nelle Ambrosyo Leytão d'Aguiar soldado velho e de mereçimento e sem nhũa satisfação e de modo tem proçedido neste paço no serviço de Vossa Magestade e folgará poderlho dár em vida por razão das desordens que com sua boa vigia atalhou./

[146] Rasurada esta palavra.

[147] Reino de Barará, no Decão, combatido pela rainha do Decanin com ajuda dos portugueses, a um passo das serras.

[148] Chande Bebi, irmão do rei morto (Jorge Flores, **Nas margens do Hindustão**, p. 209, e moradores do reino de Iza Maluco (Niza Maluco).

[149] Rasurada esta palavra. Ablacan?

[150] Ou acolheita? A palavra está translineada.

[151] Rasurada esta palavra.

[152] Fala-se destes paços no **Livro das Plantas de todas as Fortalezas**, de Bocarro, este defendia a terra dos naiques, mas era pouco armado, só com alguns mosquetes.

Em Carambolym thomas Freyre por ser absemte provy nelle Antonio d'Oliveira homeem homrrado e proçede bem.

Em Pamgim Antonyo de Morais d'Oliveira provydo por Vossa Magestade pessoa de muytos mereçimentos e que proçede com muyta satisfação.

Em Rebandar Francisco de Sousa que por ser muyto pobre e o paço lhe não dar com que sustente há delle algũas queixas. he soldado de merecimentos /

Em Pamgin esta por capitão daquela fortaleza Anrique de Mello muito velho e neçessitado com sincoenta mil reais d'ordenado somente sem lagrimas mandelhe Vossa Magestade fazer algũa merçe porque tem merecimentos.[153]

[9]

Em Bardéz Diogo Lobo de Sousa provydo em vida por Vossa Magestade por aver tres annos que se lhe não avya tyrado residençia lha mandey tyrar e acharanselhe taes culpas que não sey quando poderá emtrar provydo dom Manuel Pereira[154] que foi capitão de Baçaym pera com isso remedear suas necessydades.

Em Narda Diogo da Silveira nascido caa velho e pobre há delle algũas queixas a que tenho acudido tem merecimentos.

Em Sallçete Andre Furtado de Mendonça provydo por Vossa Magestade por emtretimento tem aquella fortaleza e terras quiettas e os vezinhos não se lhe atrevem a fazer desordens.

O anno de 97 escrevy a Vossa Magestade como confirmára na capitania de Onor dom Miguel de Castro que achey naquella fortaleza e agora fica o pobre fidalgo perdido porque veo nestas naaos outro provido por Vossa Magestade por seys annos pessoa de pouqa comfiança e calidade a que reçeo emcarregar hũa fortaleza de ymportançia e sercada de inimigos. e esta fortaleza como não he capáz de se dar a pessoa de calidade em satisfação de serviços fica sendo mais propria pera Vossa Magestade a dar por entretimento a fidalgos velhos porque hé de importância /

Em Barçellor estaa por capitão Manuel d'Almeyda provydo por Vossa Magestade e há dous annos que serve com muyto cuydado posto que he trabalhozo, mas não ha queixas delle notaveis e eu lhe faço as lembranças que cumprem ao serviço de Vossa Magestade / esta fortaleza achey daneficada mais que todas as daquella costa. há dous annos que tenho nella hum mestre d'obras que vay contynuando com a[155] repayrar pela ordem que deu o emgenheiro mor e posto que se tem feito hum grande pedaço faltalhe ainda muyto / esta fortaleza não he de mais importançia que Mangalor onde os capitães servem de feytores e aquy podia ser o mesmo por se escusarem despesas /

---

[153] Não sei se por haver diferenças entre o paço e o castelo de Pangim, daí esta repetição de menções ao lugar; diga-se que esta nota parece ter sido acrescentada no fundo da folha, e até por outra mão, já que a letra é algo diferente.

[154] Rasurada esta palavra.

[155] Apagado.

[9v]

Da fortaleza de Mamgalor he provido por Vossa Magestade por quatro annos Simão de Sousa de Castro e ha anno e meo que serve vegiando fazendo tudo o mais que deve e he obrigado de serviço de Vossa Magestade e está mereçendo que lho agradeça /

Dom Fernando de Meneses he capitão de Cananor por Vossa Magestade averaa dez annos que serve aquella capitania que tem por entretimento 'tee emtrar em hũa viagem da China. he fidalgo de emtendimento e pratyco nas cousas daquella costa aplicasse aas cousas do serviço de Vossa Magestade de que o emcarrego, hũa parte do muro se arruynou este inverno tenhoo mandado concertar.

Baltasar de Sousa d'Araujo he provydo por Vossa Magestade da capitanya de Cranganor em vida que há annos que serve estaa pobre por a fortaleza dar pouco de sy e duas filhas lhe ficarão viuvas do assallto de Cunhale honde morrerão seus genros dom Jorge e dom Gaspar de Noronha[156]; tenha Vossa Magestade lembrança dellas que ficarão sem remedio. estaa esta fortaleza muy desbaratada pelo ryo a hir arruynando, tenholhe mandado acudir e trabalhasse nella com muydado /

Dom Antonyo de Noronha capitão que era de Cochim e veedor da fazenda faleçeo e por se lhe achar muyta fazenda e sua molher ficar bem acomodada e sem filhos e elle ter testado a viagem de que Vossa Magestade lhe tinha feito merçe em hum filho de Manuel de Lacerda fidalgo ryco lhe não declarey o despacho que lhe Vossa Magestade mandou nestas naaos, nomeey por capitão daquela cidade e veedor da fazenda de Vossa Magestade e carga das nâos a Garçia de Mello fidalgo que ha annos que serve a Vossa Magestade nestas partes / e estes dous proxime passados servyo de veedor da fazenda nesta cidade de Goa de que fiquei mui satisfeito por seu muito cuidado e entendimento <e> aplicação no serviço e pela experiençia que tem de semelhantes negoçeos e do que comvem pera bom efeito delles / Vossa Magestade lhe deve agradecer o que tem feito em seu serviço e favoreçello por suas cartas anymandoo pera que contynue com o que faz e mandarlhe responder

[10]

aos requerymentos que tem nessa Corte, e lembro a Vossa Magestade que não convem andarem estes cargos juntos porque sempre se busqa pessoa de autorydade pera capitão e quando se vee com poderes de veedor da fazenda não he tão façil de emcaminhar como outro qualquer homem; e por se mostrarem poderosos buscão meos pera fazer despacho das fazendas da China, e cravo de Maluco como fez dom Antonio os annos passados no que notavelmente se desemcaminha a fazenda de Vossa Magestade e pola experiençia que Garçia de Mello tenha das materyas da fazenda e pola ymportançia de que era este anno o apresto das naaos e carga da pimenta por vir tudo por conta da fazenda de Vossa Magestade me resolvy em o prover d'ambos os cargos por não aver de presente nesta cidade quem provesse no de capitão /

[156] Os dois irmãos eram capitães de navios e participaram em diferentes operações no tempo de Matias de Albuquerque.

Jeronymo Rodriguez d'Arruda he capitão de Coulão por Vossa Magestade foy entrar naquela capitania em fevereiro deste anno presente he pobre e velho e o cargo dá tam pouco de sy e os vezinhos não são fieis pelo que lhe convem de contynuo vegiar e servir que mal pode fazer quem não tem posse / A fortaleza estava algum tanto arruynada e falta de artelharya meuda de tudo a tenho provida e dado ordem pera se contynuar na fortificação da povoação de modo que espero se acabe brevemente do rendimento do hum por cemto /

Em Negapatão estaa por capitão provido por Vossa Magestade Antonio da Cova cumpre com o que deve a seu cargo, mas não lhe he possível quietar os moradores daquella povoação que são revoltosos e desobedientes as justiças de Vossa Magestade.

De Manar he capitão provido por Vossa Magestade Manuel Barreto da Silva. há mais de tres annos que reside naquella capitania há muytas queixas de seu proçedimento e com pareçer da Rellação mando agora devassar delle e comforme ao que constar se fará justiça; as obras da fortificação estão muito atras avendo rendimento pera estarem em bom estado e pella devassa se verão as desordens que o capitão nisto tem feito e no mais[157] satisfará o que tyver desemcaminhado.

[10v]

Da povoação de São Thome he capitão Francisco Correa de Brito provydo por Vossa Magestade e não lhe he possível ter pela natureza dos moradores della a terra quieta e não bastou aos quietar mandar lá o anno passado o desembargador Francisco de Campos Tavares com hũa alçada antes cuido que ficarão de pior […][158] por elle não fazer execução em nehũ de muytos culpados o que lhe não foi possivel polla comodidade que tem de passar pera os mouros, e tanto que se elle veo tornarão a contynuar em seus ynsulltos e maldades como homeens que não temem a Deus nem as justiças de Vossa Magestade e certo que me tem dado muyta penna não achar modo pera poder remedear tamanhos malles contynuados desde a fundação daquela povoação 'tee oje.

Por não aver nestas partes da India provido por Vossa Magestade da capitania de Columbo na ylha de Ceillão provy nella dom Pedro Manuel que por seus serviços está despachado com a capitania de Moçambique e Çoffala por patente de Vossa Magestade e posto que entendy que mereçia melhor lugar per sua calidade e merecimentos comtudo por o ver afeiçoado ao serviço o quiz ocupar por entretanto naquela praça por não aver outra melhor vaga posto que he de pouco proveyto mas de muyta importançia pera a comquista pela ajuda que daquella fortaleza recebe, e dom Pedro foi em pessoa duas vezes com os casados della de que resultou aver bons suçessos e em tudo o mais não falta como tenho emtendido por cartas de dom Jeronimo e tenho por certo que hade servir Vossa Magestade nella de maneira que lhe hade avantajar as merçes que lhe tem feito.

[157] Escrito um símbolo que pode ser "etca.", isto é, etc.

[158] Palavra ilegível. "decristão"?

Em Galle <na> ilha de Ceilão está por capitão Francisco da Gama provido por mym em nome de Vossa Magestade de cujo procedimento todos tem muita satisfação, por seus serviços lhe tem Vossa Magestade feito merçe da capitania de Damão que lhe emtrará muyto tarde e por ser casado com filhos e pobre seraa muito grande merçe que Vossa Magestade lhe fará comfirmalhe esta fortaleza 'tee entrar em Damão.

De Malaca he capitão Martym Afonso de Mello Coutinho provido por Vossa Magestade e acaba seu tempo em Abril de seyscentos he fidalgo brando

[11]

e tem pouco cuidado do que lhe cumpre e entendesse que por este respeito sairá pobre, minhas cartas lhe tenho feito lembranças partyculares do que deve a seu cargo e obrigação polla residençia que lhe eyde mandar tomar se saberá de seu proçedimento.

No anno de 97 foi emtrar em Amboyno Estevão Teixeira de Maçedo provido por Vosa Magestade 'té'gora não tenho novas de seu proçedimento espero que faça o que deve porque tem prymor e cuidado do que cumpre a sua homrra, suçedeo a João Caiado de Gamboa que ainda não he chegado a esta cidade.

Em Maluco está por capitão Ruy Gonçalvez de Siqueira provido por Vossa Magestade, foi entrar naquela fortaleza o anno passado, e suçedeo nella a dom Julião de Noronha que ainda não he partydo[159] pera estas partes.

Na cidade de Machao estaa por capitão mor dom Paulo de Portugal que daquy partyo em abryl de 98 e emtendo que tem sido de muyta importançia a sua assistençia naquellas partes neste tempo em que os vassallos de Vossa Magestade da coroa de Castella contynuão em passar a ellas sem nhum respeito as prohibições e defezas de Vossa Magestade de que tyverão resultado móres inconvenientes se elle la não estyvera, E porque em outra carta dou larga conta a Vossa Magestade deste partycullar me remeto a ella / Nosso Senhor guarde a Chatolica pessoa de Vossa Magestade, de Goa a dezoito de dezembro de 599.

[assinado:] Conde Almirante

Carta nº 3

18 de Dezembro de 1599 – del Conde Almirante Goa

†

Senhor

Bejo a mão a Vossa Magestade polla merce que me fez de me significar por sua carta o sentimento que teve da morte de meu filho por saber que naquella idade dava mostras de vir

[159] Rasurada esta palavra.

aprestar pera Vossa Magestade se servir delle, que he muita pera me eu descomssolar con a sua perda, alem das mais rezões que pera isso tenho e todas peço a Vossa Magestade lhe sejão prezentes pera me mandar suçessor, porque alem de ser justo que eu vaa acudir a minha caza pois não tenho outro filho, tãobem me obrigua a o procurar con igoal instançia acharme neste estado fallto de saude con contínuos accçidentes de gota, e aguora fico de hum mes a esta parte em cama sangrado seis vezes e muy atribulado de dores, e neste particular me faça Vossa Magestade merçe mandar diferir a minha may e compadeçerse de sua descomssolação.

Sua Magestade que Deus tem me fez merçe o anno que desse reino parti da comenda de Tavira que possue Manuel de Mello por se dizer que era faleçido não semdo assi, e vagamdo despois outras e requerendoas meus parentes não se lhes difirio. devendosse por auzente e ocupado no serviço de Vossa Magestade tão lomge a mesma lembrança que se teve dos prezentes a que Vossa Magestade fez merçe dellas, sendome prometida ha dezasete annos, conforme a isto peço a Vossa Magestade seja servido mandarme diferir a este particullar.

Posto que na carta geral dos eclasiasticos aviso a Vossa Magestade do procedimento do Arçebispo dom frei Aleixo, tem elle tantas partes que mereçem ser repetidas muitas vezes, e pareceome que devia significar nesta a muita conta que he rezão se tenha con este perllado, pello que cumpre ao serviço de Vossa Magestade, de que tem tanta experiençia como os mais praticos nelle e talento, prudençia e zello pera se lhe fazer comfiança de grandes couzas, e por este respeito teria por açertado não se lhe açeitar a renunçiação deste arçebispado pollo da Serra como

[12v]

elle pretende, no qual ainda que por sua virtude tenho por çerto faraa muito fruito na comverção das almas. não faltarão pera este lugar outras peçoas da sua profição que se apliquem a servir a Deos em obra de tanto mereçimento, e acharseão poucos que tenhão a sua experiençia e pratica das couzas con que poderaa montar muito ao serviço de Vossa Magestade nesse reinno en occasiões de muita importançia, e entendi que tinha obriguação de avisar a Vossa Magestade disto, porque semelhantes talentos achãose con muita dificuldade / Nosso Senhor goarde a Chatoliza peçoa de Vossa Magestade, de Goa a 18 de dezembro de 99.

Como estive todo este mes em cama impossibilitado con seis sangrias e muitas dores a me aplicar ao ordenar esta escretura peço a Vossa Magestade me aja por disculpado se nella não der satisfação a tudo que me mandou escrever ou faltarem alguns papeis dos que escrevo que mando, e não senti esta emfermidade menos por este respeito que por me impedir atalhar as muitas desordens que sou emformado que vão na cargua desta nao, e por ver que o veedor da fazenda soo não era bastante a resistir a ellas lhe disse que levasse o ouvidor geral consiguo e ficando de o fazer e hindo o ouvidor geral buscallo pera isso lhe disse que não era neçessario, e porque as desordens creção e elle não acudia a remedialas mandei o ouvidor geral a nao de que me dizem se descomfiou o veedor da fazemda em forma que me hade camsar muito con estes seus modos, pois os tem en couza de tanto serviço de Vossa Magestade e que me devera agradeçer muito se o contendera.

Os religiosos recoletos que residem nestas partes proçedem exemplarmente en vertude e recolhimento. desejão pera sua quietação dar obediençia aa provincia da Piedade desse reino e que della lhes venha custodio e tirarensse da observançia porque procurão extinguilos e lhes tomão as cazas e não conssentem que tenhão noviçios, o que he en muito perjuiso do serviço de Nosso Senhor, porque estes relegiozos são geralmente bem açeitos de todos, elles mandão hũa petição a Vossa Magestade seja servido mandarlhe diferir a ella, porque seraa obras de que resultaraa muito serviço de Deos.

[assinado:] Conde Almirante

Carta nº 4

18 de Dezembro de 1599 do Conde Almirante

†

Senhor

O aviso que Vossa Magestade me escreve que teve o anno de 96 de Mathias d'Albuquerque sobre os imtentos do Mogor he couza muy sabida e mais antigua que do seu tempo, e sendo assi como avisou a Vossa Magestade que este enemigo encuberto não perde occasião, muy divido era que ele amdara tão pervenido que lhe atalhara todas as que pudessem vir a ser a preposito pera seu desenho (ainda quando fora conveniente fazersse cazo delas) quanto mais que a primçipal domde resultou o trabalhoso estado en que ficão os reynos do Decão, e outros mores dannos que se reçeão, proçedeo de hũa sem rezão tamanha e tão notória como a que fez ao rey Melique na nao que lhe tomou sendo ainda maior não lha mandar restituir pedindolha este rey con muita instançia e requerendolhe que mandasse determinar en Relação pelos dezembargadores de Vossa Magestade a justiça que nisso tinha, porque não queria estar pelo que se sentençeasse, e por se lhe não diferir a nhũa destas couzas obrigado da desesperação se resolveo en fazer guerra a Chaul e forteficar o Morro despendendosse nisto de modo que quando teve novas de se lhe aver tomado morreo de paixão, E como o rey que lhe soçedeo era menino e entregue a hũa molher que se emserrou con ele en hũa fortaleza (reçeoza de algũs vassalos seus se apoderarem dele e o tiranizarem, como entre esta gente se costuma) suçedeo no reynno tal divizão que aproveitandosse o Equebar desta comodidade ten sugeitado a moor parte dele que não ouvera de aconteçer nem o Mogor o intentar se o rey Melique fora vivo, por sima da aução que pretendia ter a estes reinos, e semdo ela tão sabida e devendosse continuamente

[13v]

velar quem governa este Estado dos imtentos de hum enemiguo tão poderoso e bem afortunado he muito pera sentir que por nossa parte se lhe desse a occasião que tamto desejava, e não menos ver que se deixou perder outra muy bastante pera lhos atalhar e reprimir

como a preza que se pudera fazer de Agiscoca[160] quando passou a Meca por culpa de Pero d'Anhaya que então era capitão de Diu e se desculpou com dizer que o Viso Rey o comssentira, e de Francisco Paez que asistia no Norte por provedor da fazenda de Vossa Magestade e de Fadrique Carneiro d'Aragão seu gemrro que andava por capitão moor daquela costa, que todos se deixarão obriguar, mais de hum pequeno intereçe que do muito que isto convinha ao serviço de Vossa Magestade e segurança deste Estado.

Achando as couzas nestes termos quando tomei posse deste governo e semdome este particular tão prezemte como requere a importamçia dele, tratei loguo de perssuadir o Idalcão ao muito que lhe convinha socorrer os reynnos do Melique antes que lhe fosse neçessario defender o seu depois de ter os enemigos en caza, escrevilhe sobre isto muitas cartas, mas não montarão mais que pera me agradeçer com outras suas os bons comselhos que lhe dava, pelo que me resolvy em lhe mandar neste inverno hum embaixador de que emcarreguei Antonio d'Azeredo que o foi en tempo de Mathias d'Alboquerque por saber os modos e procedimento daquela gemte e ser conhecido dela e ter ainda que muito velho talento pera fazer bem este oficio, ele me avizou como este rey alem de outros viçios que dantes tinha dera agora en outro maior e mais perjudiçial que todos que he não admitir conselho de ninguem en nhũa materia e governasse en todas por seu pareçer soomente dando pera isso algũas rezões despropositadas e sem fundamento, entemdendosse que a que mais o obrigua he a grande desconfiança que tem de seus vassalos en tamto estremo que duvida podelo dissuadir deste imtento, pelo que eu lhe tenho escrito con muito encarecimento que faça neste particular todos os boons offiçios que puder, mas como este rey sabe pouco e se aplica menos ao que lhe convem e o Equebar he solicito e artefiçioso e não perde occasião (tendo de prezemte embaixador na corte do mesmo Idalcão pelo qual lhe

[14]

faz grandes promessas e oferecimentos que he o meo e dissimulação com que costuma entrar con todos) reçeo o que Deus não permita que por mais advertências que Amtonio d'Azeredo ten a cargo fazerlhe nesta parte não bastem ao emcaminhar como cumpre.

A Chande Bibi[161] que con o rey menino estaa ensserrada na fortaleza de Madaneguer tenho escrito muitas vezes animandoa e perssuadindoa a mostrar confiança de seus vassalos pera con isso os obriguar a se unirem e tratarem de sua defemção fazemdolhe muitos oferecimentos e prometendolhe ajudala en tudo que deste Estado lhe cumprir, e continuãodo con ela nesta forma des de que governo este Estado não tem montado nhũa couza, e por ser molher he tão varia e inconstante que fazemdo por vezes demostrações de se deixar persuadir logo se muda prinçipalmente por aver conçebido tão grande odio contra algũs capitães seus vassalos que soo por se satisfazer deles se emtende que deseja e procura entregarsse con o rey e tudo o mais aos mogores, os quais não tem de prezemte naquele reyno outra resistençia mais

[160] Aziz Koka. Ver Flores, **Nas margens do Hindustão**, 147 e s.

[161] Já referida. Chand Bibi, de quem também Flores fala, indicando bibliografia.

que a que lhes faz Abancão capitão esforçado e valerozo que agora teve algũs boons suçessos contra eles, procuro animalo e trago pera este efeito jumto a ele Belchior Diaz Armenio en forma de homem de negoçeo pelo achar zeloso e con talento e abilidade pera estas couzas, tenho aviso seu como Abancão corre bem con ele e folgua de o ouvir, queira Deos ajudalo, posto que como he soo e o reyno anda diviso e Chande Bibi desconfiada dele, não poderá fazer quanto cumpre e eu deixo de lhe escrever e de o animar mais en descuberto porque Chande Bibi se não acabe de descomfiar e faça algum desatino que se não possa remedear /

Con o Cotta Maluco rey de Massulipatão tenho feito os mesmos offiçios en algũas cartas que lhe escrevy, e por Antonio Roiz Ilhescas que (por mo ele pedir) despachei por capitão do seu porto, e por sima de tudo isto se tem por çerto que estaá este rey comçertado com o Mogor cujo exercito deste inverno pera quâ estaa suspensso por morrer nela apressado o iffante Xâmorad seu filho que o governava, e posto que se pratica foi accasionada esta morte pelo prinçipe Xêcogi seu irmão, eu tive pera a efectuar muitas inteligen-

[14v]

çias gastãodo nisso hum pedaço, mas por tão ocultos modos que se não poderia nunqua imputar a este Estado ainda que ha algũas openiões de peçoas a que pareçe que comviera mais a este Estado não ser morto Xâ Morad, porque pola maá vontade que se tinhão ele e Cote seu irmão mais velho ouverão de teer tantas guerras entre sy e darsse tanto en que entender hun a outro depois da morte de pay que lhes não ficara luguar pera inquietarem este Estado que há a principal pretenção desta gemte, e que este mesmo respeito avia jaa sido occasião de não estar mais avante a comquista dos reynos do Melique por inteligemçias secretas que o primcipe tinha con Cana Can general da gente de guerra de Xaa Mórad[162] que per ordem de seu pay asistia con ele nesta empresa, mas a estes respeitos que me não forão ocultos achei sempre conforme ao estado das couzas alguns inconvenientes de maior importançia, porque avendosse de esperar pela morte do Equebar pera estes dous irmãos se declararem en suas dezavenças, e sendo este termo tão inçerto, milhor foi con a morte deste atalharsse o mal que ameaçava de mais proximo a este Estado que fazer en tal tempo conssideração das guerras que depois do pay morto podião ter con que se divirtissem de nos imquietar principalmente tendo o Equebar chamado assi Cana Can por respeito dos tratos que tinha con o prinçipe, con cuja auzencia não ficou couza que impedise a comcluzão desta conquista con hũ exercito poderoso contra gente desordenada e impoçibilitada pera se defender, e a experiençia ten mostrado o muito que importou a morte de Xaa Morad porque faleçendo em principio de mayo e fazendo o Equebar grandes demostrações de vir con grande poder dár fim a esta empreza, não soo deixou de o fazer, mas de então pera quâ se lhe ten diminuido a moor parte do exercito, e Abancão en fin de setembro deu nesta gemte e matou mil e quinhentos de

[162] Este, e outros episódios relatados nesta correspondência, em Flores, cit. As cartas de Francisco da Gama estão na BNP, reservados. Creio que as que aqui se publicam são mais completas, ou ajudam a completar o que está nas outras. (Sanjay também as utiliza, e Eddy Stols, igualmente).

cavalo e hum grande capitão, e captivou outros com pouca perda dos seus, con o que comessou a tomar brio. e tenho aviso que há aguora esperança de se fazerem amizades entre ele e Chande Bibi que eu procuro muito de preposito, porque con isso se poderaa ter confiança da restauração daqueles reynnos neste tempo en que o Mogor anda muito atormentado con reçeo do Xaa, Alem do iffante Xaa Morad ten o Equebar outro filho mais moço por nome Danniel[163] ao qual tinha acomodado na parte de seus reinos que comfina con Benguala

[15]

e tanto que soube da morte de Xá Morad receandosse do principe que intemtou darlhe peçonha mandou chamar estoutro filho e o tem agora consigo, e com este pode teer o principe mores dezavenças que as que se esperava ouvesse entre ele e Xaa Morad, principalmente pelo trazer o pai jumto assi[164] e fazer dele moor comfiança, quanto mais que este principe não estaa tido por homen de guerra nen de talento pera cauzar emten[den]dosse que averaa per morte do Equebar muitas entre os capitães de moor importançia que lhe darão muito en que emdender. / da hida do Viso Rey Mathias d'Alboquerque ao Norte não direi mais a Vossa Magestade senão que mal podia ela ser parte pera surpender os mogores con hũa galee e pouco mais de vimte fustas de particulares que levou ao Norte, antes desacreditou o Estado e deu con isso animo a esta gemte porque os Viso Reys que se embarcão con semelhantes intemtos deven levar gramde poder apôs sy como algũs fizerão.

Foi grande serviço de Deus mandar Vossa Magestade que o Arçebispo e mais bispos destas partes possão constranger os cavaleiros das ordens militares a cumprirem con as obrigações da Igreja a que eu tambem os ajudarei quando cumprir e tenho advirtidas as peçoas de calidade desta ordem que Vossa Magestade manda porque mais folguem de as imitar /

Na pagua de todos os eclesiasticos do que se lhes deve en meu tempo me remeto <a eles> e cuido que satisfaço bem nesta parte con o que Vossa Magestade me manda, e he tamto de minha obrigação, soomente ao cabido da see de Cochim, cujo pagamento estaa quebrado na remda daquela alfandegua, não foi poçivel 'tee'guora por ela faltar muitas vezes (con eu a ter aliviada de dous mil e quinhentos pardaos de ordinarias dos relegiosos da Companhia que residem em Vaipicota e Coulão que passei a esta cidade) acudirsse a seus tempos dividos e vendo os cleriguos esta necessidade forçada por não aver naquela cidade outro remdimento e que pelo mesmo respeito lhes quebrei (por mo o bispo pedir) quatro mil pardaos de seus ordenados na feitoria de Manar con que ficarão daqui en diante muy bem paguos, a cada passo fechão a See sen bastar escrever eu sobre isto ao cabido algũas vezes e ao bispo muitas e será neçessario mandalo Vossa Magestade advirtir disto /

Seraá muito serviço de Deos e bem das religiões deste Estado virem

[15v]

[163] Rasurada esta palavra.

[164] Isto é, "junto a si"?

desse Reynno relegiosos de vertude e exemplo, con os perlados de quaa, fis todos os boons offiçios que pude por que não deixassem hir relegiosos pera esse Reynno a que me dizem não podem atalhar por terem preceito de excomunhão sobre isso, pelo que pode Vossa Magestade ordenar que o seu gerais (*sic*)[165] mandem outro preçeito que os desobrigue deste /

Se o rendimento deste Estado viesse todo a esta cidade facil seria accomodarensse dele todas as despezas ordinarias, e aynda as extraordinarias, mas alen do que nas fortalezas se despemde no que lhes estaa ordenado por regimento he tamto mais que os capitaes e feitores dezemcaminhão que o menos ven ao tisouro, e o que nele entra he mui sabido como Vossa Magestade poderaa mandar ver pola certidão que con esta mando, e a este respeito se deve fazer conta a todas as despezas das armadas e mais couzas ordinarias, não tratando das que podem sobrevir, e posto que Vossa Magestade me manda e encomenda muito que faça vir a boa arrecadação todo o remdimento do Estado (alem de ser couza[166] que con muita dificuldade se poderaa conceguir) não se faraa en tempo de tres viso reys que suçessivamente vão por hun mesmo modo encaminhando este particular, porque não são as dezordens tão modernas, nen estão os homens tão poucos emposados da fazenda de Vossa Magestade que sen muita força e rigor se possa isto encaminhar como cumpre, porque não se perssuaden que se lhes tira o que injustamente posuem, mas que se lhes faz tirania, e em partes tão remotas honde há tanta neçessidade dos homens poodesse[167] mal apertar con eles, porque os que estão entrados se descontentão, e da mesma maneira aos despachados, e com gente descontente não pode Vossa Magestade ser bem servido, E quando este imcomveniente não fora tão grande como he e se ouvesse de cortar por tudo, tem a malicia dos homens inventado tantos modos pera dezemcaminharem a fazenda de Vossa Magestade que ainda que hum viso rey nehũ outro cuidado quá tivera mais que de asistir a este particular não fora bastante ao remediar senão por discurso de tempo, e aynda con muita dificuldade, principalmente pola distançia de algũas fortalezas a que se não pode acudir senão de hũ anno pera o outro, e haá outras muitas rezões que seria proçesso imfinito tratar delas e estas aponto pola resolução con que Vossa Magestade me manda escrever que não espere desse Reyno dinheiro pera este Estado nen faça superentendentes

[16]

de sua fazenda não avendo quaa outro meo mais acomodado pera en algum modo se atalharem estas desordens.

Da China vem cobre en abastança[168] per conta de partes, e alem do que fica pera a fazenda de Vossa Magestade na pagua dos direitos, mando comprar na alfandegua aos mercadores todo o mais que he neçessario pera a fundição, e pera se bater na moeda donde se lavra

[165] Emendada esta palavra. Estava no singular.

[166] Rasurada esta palavra.

[167] Emendada esta palavra; "per o desse".

[168] Emendada esta palavra; estava "abundançia".

todo o anno en que a fazenda de Vossa Magestade intereça hun grande pedaço que he grande comodidade pera a pagua dos offiçiaes da ribeira /

Fico advertido pera contratar as viagens de Maluco como se çheguar a monção e tomandoas quen tenha cabedal serra proveitoso este contrato pera a fazenda de Vossa Magestade, ainda quando não fora por mais que pera atalhar os roubos que en Malaca se fazem na cheguada destes galeões como fui emformado que aconteçeo nos dous que vierão este anno /

Ainda a alfandegua de Ormuz se não tem milhorado no remdimento e o que dela tem vindo en todo o tempo de meu governo mandará Vossa Magestade ver da certidão que envio. a cauza de que Vossa Magestade me manda ouvise porque não vierão as cáfilas o anno de 96 em que Mathias d'Alboquerque escreveo a Vossa Magestade que faltarão diraa ele por isto acomteçer en seu tempo, que pera o eu aver de fazer seraa neçessario mandar tomar particular imformação disso a Ormuz, en meu tempo se dezemcaminhou hũa porque vindo con ela hum embaixador do Xaa pera o Mogor en companhia doutro que lhe tinha mandado que traziam consigo passante de simquo mil peçoas e pretendendo lhes desse don Antonio de Lima embarcação na fortaleza de Ormuz fez sobre isto comselho en que assemtou que querendo eles con suas peçoas e gemte de serviço (por não aver comodidade pera mais) embarcarsse ali o podião fazer, mas que do outro modo não emtrassem e eu lhe aprovei esta resolução, porque segundo as traças desta gente não era maa ocasião pera as efectuarem, e con esta reposta que não aceitarão tomarão o caminho por terra passando por partes muy fraguozas por se temeren de Abdulacão rey dos Usbeques que a não faleçer no mesmo tempo nhũ lhe escapara por grandes desavenças que avia entre ele e o Equebar pera quen foi grande ventura a sua morte, porque lhe dava muito en que emtender

[16v]

O Xaa se tem senhoreado da moor parte dos seus reynos chegamdosse pera aquela parte tanto ao Equebar que o fez retirarsse de Laôr, e não são oje tão amiguos como dantes porque estão encontrados nesta pretenção /

A principal cauza do pouco remdimento da alfandegua de Cochim proçede da maliçia e pouco scrupulo dos moradores daquela çidade, porque como paguão a el rey de Cochim de direitos de suas fazemdas tres e meo por çemto, e todos os mais mercadores de todas as partes a seis por cemto pera a fazenda de Vossa Magestade e hum pera as obras da forteficação, as mais das fazendas que naquela alfamdega se despachão se aprezemtão em nome destes moradores que con tanta façilidade jurão que são suas como se não forão christãos, E basta pera se emtenderem os roubos e desordens daquela alfamdegua ver que pagamdosse a el rey de Cochim ametade do que se deve a fazenda de Vossa Magestade e semdo os moradores daquela cidade muy poucos em comparação dos mercadores de toda a India cujas fazemdas vão a ela, lhe remde cada anno coremta mil pardaos e a Vossa Magestade quanto muito dezasseis ou dezassete mil, e todo este tempo atras procurei por todas as vias que me pareçeo atalhar a esta desordem, mas não se executava nehũa cousa por respeito de dom Antonio de Noronha que con sua demasiada froxidão não dava luguar aos ofiçiais fazerem seu ofiçio, A Garçia de

Melo emcomendei muito este particular, do remdimento tão grande que el rey de Cochim recolhe cada ano daquela alfamdegua e vay entesourando resulta mostrarsse cada vez menos perssuadido ao serviço de Vossa Magestade.

Na alfandegua de Malaca farei quanto me for poçivel en comformidade do que me Vossa Magestade manda, suposto o que en outra carta digo sobre o remedio que detreminava dar nos roubos que nela fazem e desorden dos ofiçiais, o arremdamento passado foy de oytemta e seis mil pardaos, mas a taes peçoas e con taes fiadores e tão aventajadas condiçoens que sempre perderâ a fazenda de Vossa Magestade mais de vinte mil pardaos / Em Abril passado se arremdou em setemta e simquo mil em minha prezemça e com pareçer de todos os ofiçiais que tenho ap<on>tados[169] pera o comselho da fazenda a Afonço da Barreyra que jaa a teve e pagou muy bem e aguora deu seguras fiamças[170] e estaa obriguado a emtreguar todo o remanecemte das ordinarias pera ser trazido a este tisouro / Nosso Sennhor goarde a Chatolica pessoa de Vossa Magestade, de Goa a 18 de dezembro de 99.

[assinado:] O Conde Almirante

Carta nº 5

[17]

Copia de hũa carta do Conde da Vidigueira para o Marques de Castel Rodrigo que lhe mandou de Cascaes

Esta faço não tendo ainda falado com pessoa que me possa dar tam boas novas de Vossa Senhoria como deseio mas confio em Deus ouvillas mais depressa nesta conformidade para me alegrar com ellas como devo. de não ter carta de Vossa Senhoria por estas naos fiquei con o sintimento que Vossa Senhoria de mym deve crer mas causa daria (?) a pressa com que me diserão ficava de partida para esse Reyno.

Aires de Saldanha que Sua Magestade mandou por Visorrei da India chegou a Cochin a 27 de outubro de que eu não soube senão a 10 de novenbro, por sua carta que me achou mui maltratado de hũ accidente de gotta, e por esse respeito o avizei loguo que avendosse de detter em Cochin, mandasse ordem ao Arcebispo para me poder desobrigar do governo, como o fez, e lho entreguei a 9 de Dezembro estando en universal paz e quietação com os Reis vezinhos, e livre do antíguo descredito e notaveis danos que recebia de Cunhale cuia tomada e destruição avizei a Sua Magestade por terra (?), e delle mandei despois fazer publicamente justiça em Goa, e tendo eu feitas e despedidas as armadas do Malavar

[169] Emendada esta palavra.

[170] Emendadas estas duas palavras.

[17v]

en octubro, e mandada em setembro a Malaca hũa de duas galles e cinco galeotas de cuberta contra os olandeses que continuão naquellas partes, e juradas as capitulaçoins das pazes do Samorin, que mandou seu subrinho a Goa com bastantes poderes para este efeito, e ffeitas pazes com el rei de Travancor, que as mandou pidir por seu embaixador, tanto que soube da destruição de Cunhale, deixei o Estado desempenhado de dividas do meu tempo, e noventa mill xarafins em dinheiro por hũa soo partida, allem de outras de não tanta importancia.

A nao S. Francisco em que venho chegou a Goa a 3 de Outubro (sendo falecido de poucos dias Fernão Rodriguez de Saá, que hia por capitão della) e a 27 do mesmo a nao S. João que fica lá, por pareçer aos officiaes que não estava capaz de conserto para voltar, eu tinha aprestada hũa nao nova de hũ Manoel Pinto, por contrato que fez com <a> fazenda de Sua Magestade por não aver dinheiro para se lhe comprar, e na ida a entregar a Cochin para de llá partir em companhia da em que foi o Vizorrei a nao Castello se perdeo junto a Moçanbique salvousse della pouca jente que foi ter <a>quela fortaleza.

Eu parti de Goa a 26 de Dezembro e como a gotta me faz tão ordinaria companhia quis tambem fazerma neste fin de viaguem e venho maltratado della e Vossa Senhoria me faça merce de aver por bem que eu descanse

[18]

por alguns dias e convaleça e apos isso farei o que Vossa Senhoria me mandar Nosso Senhor etc.

Carta nº 6

Imformação que o Conde Almirante dom Francisco da Gama deu a Sua Magestade depoes que sahio de Vizo Rei da India sobre não entrarem em Japão outros relegiosos maes que os da Companhia

Una de las cosas que mas nesesidad tienen de remedio en la India Oriental son las partes del Sur, Malaca, Japon y China adonde por no se aver guardado las ordenes de Vuestra Magestad e de los señores reis seus antepasados acerca del comercio e comquista de las dos coronas de Castilha y Portugal se han seguido graves daños, dignos de consideracion y remedio por que aunque las leis son justas y las prohibiciones rigurozas y Vuestra Magestad y su padre y aguelo de eterna mamoria juraron de guardar y defender los fueros derechos y costumbres antiguos de sus reinos y assi mandan que se guarden y executen no faltan ministros y vasalos de Vuestra Magestad que por les pareçer que es esto mas emulaçion y competençia que presizan nesesidad o por sus particulares intereses executan y defenden todo lo contrario –

Quando el señor Rey dom Phellippe segundo[171] aguello de Vuestra Magestad me embio por Virrei a la India mando que en esta corte se hiziese una junta sobre este punto y en ella se hallaron D. Juan Ydiaquez don Christobal de Mora y el prezidente Rodrigo Vasquez y yo [y] fue secretario Juan de Ybarria en cuyo poder estavan las comsultas y las sedulas reales bien apretadas que Su Magestad embio sobre esto por las coronas las qualles yo precure executar con la pontualidad devida por ver apalpar de cerca la importancia y nessesidad dellas y assi goso de mucha pas[172] aquel Estado aunque despues aca ha avido grandes quebras y por esta cauza he entendido que de parte del Consejo de Portugal se hizieron muchas comsultas al señor Rey dom Phellippe 3º padre de Vuestra Magestad mas porque todas se remetierom al Consejo de Indias de Castilla al qual parece tocava solo el tener buena comrrespondencia con la India y procurar no impedir su buen governo ninguna vino a ter efecto, mando ultimamente

[19 v]

el mismo señor Rey que para este efecto se juntasen dos del Comsejo de Estado dos del de Portugal dos de Indias pero todo se sepulto en el dicho Comsejo de Indias sin dar hasta oi repuesta ni tomarse resoluçion alguna con lo qual han crecido tanto los daños y encovinientes que la ciudad de Macan y el trato de la China esta a punto de acabarse y la conversion y iglezia de Japon perdida a remate y assi supplico a Vuestra Magestad que antes de mi partida ponga su real mano en esto de suerte que con eficaçia se guarden las leis y conserven en pas las dos coronas – los lemites en lo temporal y en lo spiritual de obispados y conversiones destas dos coronas fueron siempre que a la India tocan Malaca China Japon y la Tierra Firme y a las Indias de Castilla las Phillipinas y octras islas comarcanas con las inviolables que no puedan los unos meterse en las tierras de los otros lei mui ordinária que las Indias de Castilla entre si guardan con todo rigor porque se del Peru va algun navio a Philipinas o a Nueva 'Spaña y al rabes destas dos provincias al Peru el navio y las haziendas son perdidas y los oficiales prezos y castigados, el mismo estilo ai entre el Brazil y Paraguay en el trato de negros de Guine Angola e Lixboa sobre lo qual ay tantos jueces de arribadas y tan grandes rigores como a todos es notorio, pues se para el buen governo de los reinos de una misma corona son necessarias tantas prohibiciones y penas aserca del comersio no parece que es raçon que los mismos que manda[n] executar con rigor estas leis en sus tierras y corona las quebron con las de Portugal contra el servicio de Su Magestad y con grave daño de sus estados y mas en reinos donde la quebra dellos redunda con yguales daños damtr'ambalas coronas como luego probare.

El puerto y ciudad de Macao es la escala por donde salen todas las cedas y riquezas de la China, lo qual se reparte por toda la India y parte biene a Portugal pagando los derechos reales en las aduanas de Malaca Cochim Goa Lisboa etca., con este trato se enrriqueçe y construe la India y con los derechos del se haçen las armadas della.

[20]

[171] Rasurada esta palavra.

[172] E assim gozou de muita paz. Será que foi mesmo assim? Não é um período de decadência e guerras?

Esta ciudad de Macan no posse un palmo de terra ni tiene otros rendimentos ni propios mas que el trato de una nave que sola una bes al año embian con sedas al Japon, porque el trato con la India es de los ciudadanos de Goa y de todo el Estado.

Con este biaje y trato se sustenta y ba fortificando esta ciudad entre tantos reinos de imfielles tan poderosos sin tener octra merced ni ayuda de Vuestra Magestad, sustentan tambien las iglezias monasterios Misericordia hospitales etca. con sus limosnas y se este trato les faltare queda la ciudad totalmente perdida y por conseguiente todo el trato de la India derechos de las aduanas y remedio della y las conversiones de Japon China etca. que de la conversion desta ciudad depende todo –

Estos biajes e trato se ban acabando a toda prisa no solo con la ida de olandezes y inglezes aaquellos mares sino tambien por cauza de las islas Philipinas que distan de Macan çiento y 70 leguas y de Japon 300 – porque no contentos con ser señores de todas las islas y con el gruesso trato de la Nueva España con las haziendas que compran con los angleres[173] o chinas como traen tanta suma de plata do Mexico andando estos años en embiar algunas beçes navio a la ciudad de Macao con mucha plata e a Japon todos los años con sedas y hazienda de la China contra las leis de Vuestra Magestad todo con titulo de proverse de trigo y petrechos de guerra comprandolos en el Japon, pero en la verdad no es sino para atravesar las haziendas biaje y trato y destruir la ciudad de Macao y por el conseguiente la India y los derechos de las aduanas de Vuestra Magestad en ella no tanto por el interes del pueblo de Phillipinas como por el de los ministros de Vuestra Magestad a quien les he prohibido el contratar, exemplo desto es uno governador que poco ha murio[174] declarando en su testamento que por el trato abia ganado una grandissima cantidad de hazienda que dizen dexo y por esta cauza le fue comfiscada y outro oydor que poco despues moriendo dexo otra grande suma y otros Por el consiguiente por lo qual desiemdem con tantas beras este trato y informan

[20v]

siempre en su favor.

Desta dezorden se siguen otras muchas, la primera es llevarse cada un año tan grande suma de plata de Mexico a Phillipinas la qual o la mayor partte della uviera de venir a'Spaña e se va sepultar en la China sin venir por ello provecho alguno a'spanha mas que alguna seda que abate el preço y valor a las de aca y empedir el trato de seda lienço y paños que uviera de aver de Sevilla al Mexico por lo qual ellos reclaman siempre.

La segunda es que como va tanta plata a Macao desde Philipinas suben los chinos escesivamente el presio de las haziendas y quando poco despues van los de Macao a Japon allan alla navios de Phillipinas y con la abundancia de sedas se abate el precio della, con que se pierde el trato y como digo por el comseguiente la ciudad que no tiene otro sustento ni renda

[173] Isto é, sangleis.

[174] Testamento de Gómez Pérez de las Mariñas, gobernador y capitán general que fué de las islas Filipinas, 4.12.1593. (Sobre el testamento de Ares Pardo de las Mariñas). Será este?

y el trato de la India derechos y haçienda de Vuestra Magestad los quales derechos no pagan en Phillipinas nem en la Nueva España por no aver aduanas alla.

La tercera es que biendo los japones esta emulaçion en el trato toman ozadia para hazer mui grandes agravios a los navios de Macao y Phelepinas pareciendoles que sempre tendran seguro el comersio de la una de las partes aunque agravien al otro y que por la codiçia le sufriran todo, e assi el año de 610 enojandosse el rei de Japon injustamente con la nave de Macao porque le aseguraron algunos de los de Philipinas que aunque rompesse com los de Macao continuarian ellos el comersio mando quemar la dicha nave con cazi un milhon de hazienda muriendo en su defensa el Capitan Mayor y otros muchos vassalos de Vuestra Magestad y poco despues dando a la costa otra nave mui rica de Philipinas tomaron cazi toda la hazienda della de mas desto sin orden de Vuestra Magestad que todos sus vasalos sean juzgados por el dicho Capitan Mayor que de Macao va cada año y aviendole por ben el rey de Japon algunos de Phelipinas revizando a la jurisdiçion de Vuestra Magestad se sugetaron a los juezes gentiles con grande escandalo de todos.

La quarta fue otra mayor dezorden que aviendo de amostrar todos igual sentimento de los agravios que a los vasalos de Vuestra Magestad

[21]

se hazian - En este mismo tiempo un frei Luis Sotelo con otros ‘spañoles rogaron mucho al rei de Japon que diese licençia para aver comersio de Japon a la Nueva ‘Spaña prometendole que tendria con el grandissimos provechos de mucha plata y meñeros[175] – Este fundamento tuvieron las embaxadas que de alla vivieron a esta corte y con esta ocazion aprenderan los japones a hacer naves grandes que primero no se solian ni navegar lexos de sus tierras y aora podrán hazerse señores de la mar y armar contra quien quizeren –

De aqui se seguio otro mayor daño que con la comunicaçion com Philipinas y Nueva ´Spaña han bisto como se señorearon de la tierra y como tratan a los indios y los pechon que lo mismo pretenden hazer por via de la predicaçion del Evangelio en su tierra y los hereges olamdezes assi lo dizen cada dia lo qual ha sido mucha parte de la ruina de aquella Iglezia[176] principalmente despues que un Sebastian Viscaiño[177] fue con una embaxada del Virrei de Nueva ´Spaña y en compañia del dicho fraile anduvo biendo y sondando los puertos de Japon (señal como le dezian los erejes) de benir despues con armada para destruir la tierra.

Ni es de menos comsideraçion el intento que han mostrado los de Philipinas con estos biajes atrabesados pretendendo meter cisma entre las dos coronas haziendo petiçiones de que los obispados de Japon y China y la ciudad de Macan desmenbrandose de la India se ajudiquen a las Indias Philipinas y el dicho frei Luis Sotelo pretendio en Roma que a petiçion

[175] Anéis, bijuteria com esmeraldas. Toda esta passagem do texto, desde “En este mismo tiempo…” sublinhada, não se sabendo se pelo autor, se por quem leu, ou posteriormente.

[176] Sublinhado desde o início do parágrafo até esta palavra.

[177] Quer Sotelo, quer Sebastián Vizcaino aparecem na documentação castelhana sobre embaixada ao Japão ao 1614.

(como el dezia) de un rei gentil de Japon el Papa le hiziesse a el obispo de la parte oriental de aquellos regnos y tengo noticia que atualmente se intitulava en Phelipinas obispo eleto de Japon y dava reverendas queriendo en esto privar a Vuestra Magestad del patronasgo y derecho de nombrar obispos dandolo a un rei gentil coza nunca bista, lo 2º meter cisma en la Iglezia e obispados, lo 3º cauzar disgustos y desension entre los estados de Vuestra Magestad y destruir la India privandola del mayor trato y riquezas que en ella ay, y aunque en esto no se les ha dado entrada en su real consejo, es señal manifesta de los grandes daños que se seguiran en lo futuro si no se pone remedio nessesario

[21v]

mandando Vuestra Magestad se guarde en esto las leis de los señores reys antessesores suyos.

Suelen dar por escuza los de Phillipinas que les es nessesario este trato para se prover de trigo y armas, y conservar la amistad de los japones pero como dize es capa y óscura de sus intentos y entereses, porque la ciudad de Macao me consta que le ofereçio muchas vezes a llevarles todo lo nessesario para el serviço de Vuestra Magestad con menos costa ruido y riesgo y sin alterar ni empedirse el trato de una y otra Corona – tambien es serto que los japones mesmo son los que hasta aora les llevavon todo el trigo y arina nessesaria y las armas aun mas baratas que si ellos fueron alla con sus navios, y quanto a comservarse en la amistad de los japones sierto es que quanto mas van alla (?) de Philipinas tantos mas agravos riceben (*sic*) y son tenidos por mas sospechosos y los erejes aumentan estas sospechas para hacerles mas odiozos los portugueses y los 'spañoles y assi los más cuerdos de Phelipinas soi informado que sienten que la amistad con japones ade ser de lexos que ellos dependan de nosotros y no nosotros dellos y assi los chinas y corias sus vecinos ni a comersio los admiten por tenerlos por briozos y amigos de motines y de guerra como ya hicieron algunos em Phelipinas que no poco dieron en que entender.

El ultimo daño mayor y mas evidente que requiere breve y mas eficas remedio es averse destruido aquela Iglezia y conversion, Comesaranla los padres de la Companhia con grande zelo y recato de los gentiles que entre ellos es mas nessesario y fue el fruto tan copiozo que era la christiandad de mayores 'speranças de todo el Oriente vienciendo con su buena industria y ayuda de los siminarios mil dificultades y persecusiones, e oi esta del todo acabada los padres destorçados las iglezias destruidas con grandissimo numero de martires relegiozos seglares hombres mugeres y niños y otros sen numero desterrados por la fee, ai puestas regurozas leis quemando bibos a los que encubren a los padres y degolando a los bezinos que no los descubren confiscandoles todos los bienes yten que los navios que llevaren padres a Japon sean quemados y la hazienda perdida, ablo en esto como quien governo la India fui prezidente del Consejo della en Portugal y hasta aora soi del governo de la mesma India y del Consejo d'Estado de Vuestra Magestad y assi

[22]

sey he bisto las informaciones que todos los años de alla vienen.

Las emprezas que la Companhia ha tomado a su cargo vemos que llas llevo siempre adelante con mucho zelo y prudençia y en Japon han echo maravillas y padecido grandes persecusiones sin jamas dezampararla antes fueron siempre ganando tierra pero despues que sin tocarles esta empresa se metieron en ella los de Phelipinas y los relegiozos dellas contra el pareçer de toda la India y Estado de Portugal contra breves del papa y sedulas del señor rey Phelipe 2º aguelo de Vuestra Magestad entraron en Japon fueron las cozas alterandose y los gentiles yritandose de manera que ha benido al estado que bemos y lloramos y qu'el siempre pronosticaron todos los prudentes y esperimentados.

Siempre se esperimento en las Indias ser emposible estar dos religiones juntas en una conversion y por esto en las indias de Castilla y Portugal se repartieron entre ellas las emprezas y provinçias para que prozedan con mayor pas honion y fruto y esto es mas nessesario en tierras de gentiles libres poderosos y enemigos de la fe assi como estan los obispados destintos sin poderen unos meterse en el distrito ageno y sino todo seria confuzion y pues se ha bisto el fin tan lastimoso que ha tenido esta porfia e tesson de Phillipinas raçon es que se mude estilo y se tome mejor asiento.

Finalmente para el governo temporal y seguridad de los estados de Vuestra Magestad es mui nessesario que se ponga eficas remedio en esto porque como los gentiles estan tan encarnisados y toman esto tan a pecho si libremente pasaren los religiosos disfraçados a Japon quemaran los navio martirizando os vasalos de Vuestra Magestad como ya comesaron quemando bibo a un portugues por aver encubierto a un padre E se uniran con los olandezes y englezes como tenemos nuevas que lo pretendian los dichos erejes el año de 620 con intento de dar sobre la ciudad de Macao y despues sobre las Philipinas y assi pareçe coza mui justa que no puedan pasar ningunos sin tener el beneplacito del propio obispo del Japon como tengo entendido que el lo supplica a Vuestra Magestad porque como propio pastor

[22v]

sabra el tiempo y modo que mas combiene y yendo governados por sola una cabeça se podra 'sperar alguna mejoria y mayor seguridad y pas de los estados de Vuestra Magestad pues nenguno es mas interesado en esto por cuyo respeto y por lo que me parece devo a sua real serviçio me pareçio apuntar esto a Vuestra Magestad suplicando ponga el remedio nessesario com brevidad y eficasia etca. sin remitirse a los menistros de Vuestra Magestad de Philipinas este negocio porque como ha interesados en el no miran tanto por los daños que a la corona de Portugal se siguen sino que con efecto executen lo que Vuestra Magestad bien informado ordenare. Etca.

[nota, na mesma caligrafia: Imformação que o conde almirante dom Francisco da Gama deu a Sua Magestade depoes que veyo de Vizo Rei da India sobre não entrarem no Japão outros relegiosos mais que os da Companhia"]

Referências bibliográficas

ABEYASINGHE, Tikiri – **Portuguese Rule in Ceylon, 1594–1612**. Colombo: Lake House Investments Ltd., 1984.

ACADEMIA REAL DAS SCIENCIAS DE LISBOA – **Memorias da Literatura Portugueza**, tomo III. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1792.

ALBUQUERQUE, Martim de – **Jean Bodin en la Península Ibérica: ensayo de historia de las ideas políticas y de derecho público**. Madrid: Universidad Complutense, 1976.

TEIXEIRA DE ARAGÃO, Augusto Carlos – Descripção geral e historica das moedas cunhadas em nome dos reis…, vol. III. Lisboa, s.d., p. 176.

AUBIN, Jean (dir.) – **Actes du Colloque La Découverte, le Portugal et l'Europe**. Paris: Centre Culturel Portugais, 1990.

BARROS, João de – **Décadas da Ásia**. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1788. Disponível em: https://purl.pt/7030

BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada – **A expansão marítima portuguesa, 1400–1800**. Lisboa: Edições 70, 2010.

BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti – **História da Expansão Portuguesa**, vol. II. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.

BICALHO, Maria Fernanda – "Vice-reis portugueses nos estados da Índia e do Brasil: êxitos e fracassos em seus governos". **Magallánica,** vol. 11, n.º 21, 2024. Disponível em: https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/8605/8910

BIEDERMANN, Zoltán – **Disconnected Empires: Imperial Portugal, Sri Lankan Diplomacy, and the Making of a Habsburg Conquest in Asia**. Oxford: Oxford University Press, 2019.

BOUCHON, Geneviève – "Dix ans d'histoire indo-portugaise (1978–1988): bilan et perspectives pour l'étude du XVIe siècle", in AUBIN, Jean (dir.) – **Actes du Colloque La Découverte, le Portugal et l'Europe**. Paris: Centre Culturel Portugais, 1990, p. 33.

BOYAJIAN, James – **Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580–1640**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1993.

BOXER, Charles R. – **O Império Colonial Português, 1415–1825**. Lisboa: Edições 70, 1975.

BOXER, Charles R. – **From Lisbon to Goa, 1500–1750**. London: Variorum Reprints, 1984.

CARVALHO, Patrícia – **Os Estaleiros na Índia Portuguesa: Organização e Funcionamento (séculos XVI–XVIII)**. Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2008.

CHARTIER, Roger – **A história cultural. Entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 2002.

CHAUDHURI, Kirti Narayan – **Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750**. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.

CHAUDHURI, Kirti Narayan – "O estabelecimento no Oriente", in **História da expansão portuguesa**, vol. I. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.

CHATURVEDULA, Nandini – **Imperial excess: Corruption and decadence in Portuguese India (1660–1706)**. ProQuest Dissertations & Theses. Disponível em: https://www.proquest.com/docview/230880704?pq-origsite=gscholar&fromopenview=true&sourcetype=Dissertations%20&%20Theses

CONCEIÇÃO, António da – **Treatise on the Rivers of Cuama (Tratado dos Rios de Cuama).** Ed. e trad. por Malyn Newitt. Oxford: Oxford University Press for the British Academy, 2009.

COSTA, João Paulo Oliveira e – "A rivalidade luso-espanhola no Extremo Oriente e a querela missionológica no Japão", in **O Século Cristão no Japão**. Lisboa: CEPCEP-CHAM, 1994.

COUTO, Diogo do – **Década X da Ásia**. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1736.

COUTO, Diogo do – **Década 12**. Paris: Capitão Mel. Frz de Villa Real, 1645. Disponível em: https://purl.pt/29286

DISNEY, Anthony R. – **The Portuguese in India and Other Studies, 1500–1700**. Farnham: Routledge, 2009.

ELLIOTT, J. H. – "A Europe of Composite Monarchies". **Past and Present**, nº 137, 1992.

FLORES, Jorge – **Empire of Contingency. How Portugal Entered the Indo-Persian World**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2024.

FLORES, Jorge; MARCOCCI, Giuseppe – "Killing Images: Iconoclasm and the Rewriting of the Portuguese Empire in Asia". **Itinerario**, 42:3, 2018.

GODINHO, Vitorino Magalhães – **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, vol. 4. Lisboa: Editorial Presença, 1983.

HESPANHA, António Manuel – **As Vésperas do Leviathan**. Lisboa: Almedina, 1994.

HESPANHA, António Manuel – "A Constituição do Império Português", in **O Antigo Regime nos Trópicos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

LINSCHOTEN, Jan Huygen van – **Itinerario**. Trad. inglesa, 1598.

LOPES, Nuno Pinho – **O sistema defensivo de Goa**. Tese de Doutoramento, Universidade de Lisboa, 2018.

LOPES, Nuno; RODRIGUES, Vítor Gaspar – "Goa, uma perspectiva territorial de defesa (1510–1660)", in **Revista de História da Arte**, n.º 13, 2018, pp. 91–113, p. 100. Disponível em:

https://institutodehistoriadaarte.com/wp-content/uploads/2018/11/rha_13-90-113.pdf

LOUREIRO, Rui Manuel – "Os Portugueses e o tráfico de cavalos no Mar da Arábia", in **O Estado da Índia e os Desafios Europeus**. Lisboa: CHAM, 2006.

MADEIRA SANTOS, Catarina – **Goa é a chave de toda a Índia**. Lisboa: CNCDP, 1999.

MADEIRA SANTOS, Catarina – "Los virreyes del Estado de la India en la formación del imaginario imperial portugués", in **El mundo de los virreyes**. Madrid: Vervuert, 2012.

MARTINS, António Coimbra – **Em torno de Diogo do Couto**. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1985.

MATHEW, K. S. – **Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-modern India**. London: Routledge, 2017.

MATOS, Jorge Semedo de – **Construção Naval nos Mares do Oriente**. Lisboa: Academia de Marinha, 2007.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo – "Vice-Reis, governadores e conselheiros de governo do Estado da Índia (1505–1834)". **Penélope,** n.º 15, 1995.

MUNICH MIRANDA, Susana – **A administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517–1640)**. Lisboa: FCSH, Universidade Nova de Lisboa, 2007.

MUNICH MIRANDA, Susana – "O governo da fazenda em disputa", in **Goa: passado e presente**, vol. 2. Lisboa: CEPCEP/CHAM, 2012.

MURTEIRA, André – **A navegação portuguesa na Ásia e na rota do Cabo e o corso neerlandês, 1595–1625**. Lisboa: FCSH, Universidade Nova de Lisboa, 2016.

PEARSON, Michael N. – **The Portuguese in India**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

PEARSON, Michael N. – "Goa during the First Century of Portuguese Rule". **Itinerario**, vol. VIII, nº 1, 1984.

PEARSON, Michael N. – "Banyas and Brahmins", in **Coastal Western India**. New Delhi: Concept Publishing Company, 1981.

PINTO, Paulo Jorge de Sousa – "Whether it pleases the locals or not", in **Ler História,** n. º 84, 2024. Disponível em: https://journals.openedition.org/lerhistoria/13247

PRAKASH, Om – **European Commercial Enterprise in Pre-colonial India**. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.

ROSSA, Walter – "O Arco dos Vice-Reis de Goa", in **Monumentos**, n.º 32, 2010.

SANTOS, Catarina Madeira – **Goa é a chave de toda a Índia". Perfil político da capital do Estado da Índia (1505–1570)**. Lisboa: CNCDP, 1999.

SANTOS, Catarina Madeira – "Los virreyes del Estado de la India en la formación del imaginario imperial portugués", in **El mundo de los virreyes en las monarquías de España y Portugal**, Pedro Cardim y Joan-Lluís Palos (eds.). Madrid e Frankfurt: Vervuert, 2012, p. 94.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – **The Portuguese Empire in Asia, 1500–1700**. Chichester: Wiley-Blackwell, 1993.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – "A presença portuguesa e o comércio do Coromandel", in **Memórias da Academia de Marinha**, n.º 17, 1988.

SUBTIL, José – "A administração central da Coroa", in **História de Portugal**, vol. 3. Lisboa: Estampa, 1997.

SUBTIL, José – "Governo e Administração", in **História de Portugal**, vol. 4. Lisboa: Estampa, 1998.

TELES E CUNHA, João – "Cidadãos do Império: os homens de negócio de Goa e o poder imperial português na primeira metade do século XVII". **Anais de História de Além-Mar**, III (2002), pp. 77–86.

THOMAZ, Luís Filipe Reis – **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difel, 1994.

VALLA, Margarida – **O papel dos arquitectos e engenheiros-militares na transmissão das formas urbanas portuguesas**. Disponível em: https://web.archive.org/web/20120427105431/http://revistas.ceurban.com/numero1/margarida.htm

VILA-SANTA, Nuno – **Entre o Reino e o Império: a carreira político-militar de D. Luís de Ataíde (1516–1581)**. Lisboa: ICS, 2015.

VILA-SANTA, Nuno – **D. Francisco da Gama (1565–1632)**. Disponível em: https://eve.fcsh.unl.pt/pt/pessoas/d-francisco-da-gama-1565-1632

VITERBO, Sousa – **Diccionario historico e documental dos architectos, engenheiros e constructores portuguezes**, vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1899, pp. 44–45.

XAVIER, Ângela Barreto – **A Invenção de Goa**. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2015, pp. 211–215.

O TERCEIRO CERCO DO BAHRAIN (1559). ENTRE A GUERRA E A FORTIFICAÇÃO (MODERNA)

Vitor Luís Gaspar Rodrigues[1]
Luís Costa e Sousa[2]

ANTECEDENTES

A ação militar que aqui nos propomos estudar, tanto do ponto de vista da arte da guerra naval e terrestre, como da fortificação das estruturas defensivas (quer as pré-existentes à chegada dos portugueses, quer a efetuada segundo o modelo abaluartado[3]), enquadra-se num contexto mais vasto de controlo das rotas marítimas do golfo pérsico pelas forças lusas, que remonta a 1514[4] e assume particular relevância a partir de 1515, data do estabelecimento de um protetorado português sobre o reino de Ormuz, de que a ilha de Bahrain era tributária, passando, assim, a estar sob a órbita da coroa manuelina.

Temos conhecimento, com efeito, de uma primeira expedição naval de reconhecimento do golfo pérsico, comandada por Pero de Albuquerque em 1514[5], a que se seguiu em 1521 o envio, a pedido do soberano de Ormuz, de uma armada capitaneada por António Correia. Composta a frota, segundo Castanheda, por dois galeões, uma galé, uma caravela e duas fustas, com cerca de 400 homens a bordo, e 200 terradas de Ormuz[6], "em que hião três mil mouros, mil e quinhentos frecheiros e outros tantos lanceiros"[7], atacaram com êxito, em 27 de julho de 1521, as forças de Muqrin ibn Zamil, governador local, que seria morto no

---

[1] Investigador Principal com agregação do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

[2] Investigador integrado do CHAM – Centro de Humanidades da FCSH-UNL.

[3] Sobre as sucessivas fases de reconstrução da antiga fortificação árabe de Bahrein veja-se Pedro Dias, **Arte de Portugal no Mundo. África Oriental e Golfo Pérsico**, Lisboa, Ed. Público, 2008, pp. 123 e 124 e Monike Kevran *et al, **Qal'at Al-Bahrain. A Trading and Military Outpost***, Belgium, Brepols, 2005.

[4] Fernão Lopes de Castanheda, salienta, a propósito da viagem exploratória de Pero de Albuquerque à ilha de Bahrain, a importância extraordinária da pesca de aljôfar e pérolas nas suas águas, que alimentava um vultoso comércio marítimo com a Pérsia, Arábia e Índia. In **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, Porto, Lello & Irmão, 1979, livro III, cap. CXXVIII, pp. 803-804.

[5] Sobre a viagem de reconhecimento geográfico de Pero de Albuquerque, sobrinho de Afonso de Albuquerque, até à região do Shatt-al'Arab, veja-se Dejanirah Couto, "Por aqui entra o lago que é fechado", in **Os Portugueses no Golfo 1507-1650. Uma História Interligada**, José Pedro Paiva e Roger Lee de Jesus (ed.ª), Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2023, p. 152, e José Manuel Garcia, "Dobrado o Cabo por esta costa d'Arabia", Ibidem, p. 72.

[6] Gaspar Correia refere apenas 2 000 "frecheiros", sem declarar o número de navios em que iam embarcados. Relativamente à armada portuguesa afirma ter sido composta apenas por navios de remo, a saber, duas galés, uma galeota, um bergantim e quatro fustas, "por no camynho aver muitas restingas e parcéis", em que iam 400 homens bem armados e espingardeiros. Cf. **Lendas da Índia**, Porto, Lello & Irmão, 1975, vol. II, cap. XVII, p. 648.

[7] Cf. Castanheda, 1979: livro V, cap. LX, 101-102.



O golfo pérsico, Kevran: 1988.

decorrer da refrega[8], após o que teve lugar o saque da praça. A isso se seguiu a tomada "de posse da fortaleza de Catifa (Qatif, situada em frente da ilha, na terra firme, na costa da margem árabe) por el Rey de Portugal & por el rey Dormuz"[9].

Anos mais tarde, em 1529, porque as autoridades do Bahrain se recusassem uma vez mais ao pagamento dos quarenta mil xerafins das páreas a que estava obrigado, o governador Nuno da Cunha enviou Simão da Cunha ao comando de uma armada de cinco navios de alto bordo e uma fusta, com "trezentos fidalgos e cavaleiros d'el rey, gente toda limpa e bem armada", força que se haveria de juntar à armada de remo capitaneada por Belchior de Sousa, capitão mor do mar de Ormuz, estacionada defronte da fortaleza de Bahrain[10].

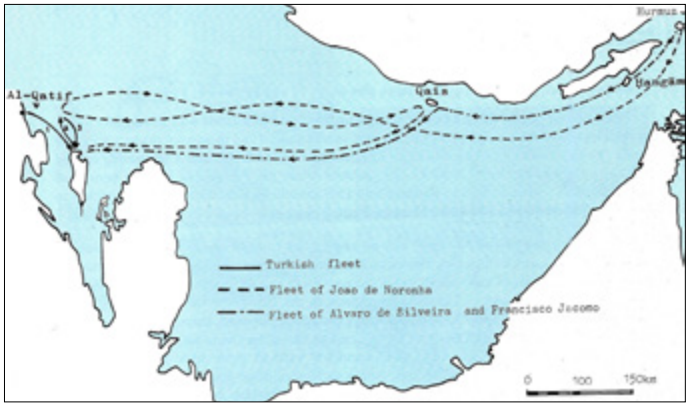
A jornada saldar-se-ia por um enorme fiasco, não obstante os locais, comandados pelo governador do Bahrain, Badr al-Dīn Muhaammad, haverem pretendido negociar a rendição, o que os fidalgos recusaram fazer, alegando que "era melhor ganhar aquela fortaleza com a honra da lança do que por concerto que pareceria peita"[11]. Com efeito, após o desembarque as forças portuguesas demonstraram, como refere Monik Kevran, não estarem preparadas para conquistar a praça, sobretudo por lhes haver faltado pólvora para o municiamento do seu

[8] Como refere Dejanirah Couto, por essa altura Muqrin não só procurava criar um poder naval regional, capaz de afrontar os portugueses, como também procedera ao reforço do sistema defensivo do castelo do Bahrain, construindo um fosso em seu torno e reforçando-o com peças de artilharia, facto que esteve na base da ofensiva portuguesa. Sobre o assunto veja-se Couto, 2023: 152.

[9] In Castanheda, 1979: livro V, cap. LXX, 116. Sobre o assunto veja-se também William Facey, **The Story of the Eastern Province of Saudi Arabia**, Londres, Stacey International, 2004.

[10] Cf. Castanheda, 1979, livro VII, cap. CIIII, 551-554. Gaspar Correia afirma que o rei de Ormuz mandara 30 *terradas* bem armadas para acompanharem Belchior de Sousa "para guardar o mar de Bahrain". Refere ainda que a armada do irmão, Simão da Cunha, era constituída por oito velas, com 400 homens, "gente lympa… e casi todos espingardeiros". Correia, 1975: vol. III, 326.

[11] Correia, 1975: vol. III, 327.



Movimentações navais na região de Bahrain (julho 1559), Kevran: 1988.

armamento pirobalístico. O assalto às muralhas revelar-se-ia um desastre, não obstante a artilharia portuguesa tivesse, num primeiro momento, conseguido demolir uma parte das mesmas, acabando os soldados por regressar desordenadamente aos navios e pondo-se em fuga, no que foram ajudados pelos pescadores locais[12]. Durante a travessia para Ormuz, Simão da Cunha, a exemplo do que sucedeu com um grande número dos seus homens, viria a falecer, tendo a sua armada chegado à ilha completamente destroçada[13].

Os anos que se seguiram ficaram marcados pelo advento de um novo governador do Bahrain, Djalal al-din Murad Mahmud, que, através de uma hábil política de negociação com as duas principais potências navais da região, os otomanos e os portugueses, foi conseguindo manter uma relativa independência do seu reino, fosse através do envio de embaixadores plenipotenciários ao Sultão Solimão (em 1554 receberia mesmo o título de *Sandjak beg*, transformando-se num funcionário da "Porta"[14]), fosse pelo pagamento das páreas – 5 000 pardaus - exigidas por Ormuz.

A partir de meados da década de 1540 a situação político militar no golfo pérsico em geral, e no Bahrain em particular, sofreu uma mudança profunda em resultado da conquista de Bassorá em 1546 pelas tropas de Solimão "O Magnífico", acontecimento que marcou o acesso dos turcos ao Golfo e implicou um acentuar da pressão otomana sobre toda a região.

Murad, que em 1545 se recusara a pagar o tributo referido, entrando em conflito com a armada capitaneada por Bernardim de Sousa (segundo Luís Falcão, este havia ocupado Catifa, onde tomara "muitos cavalos e «muitas moças bonitas»", aí tendo estacionado a sua frota[15]),

[12] Para uma descrição mais detalhada do curso da batalha veja-se Monik Kevran, **Bahrain in the 16th Century. An impregnable Island**, Bahrain, Ministry of Information, 1988, pp. 22-23.

[13] Correia, 1975: vol. III, 327.

[14] Sobre o assunto veja-se Kevran, 1988: 24.

[15] Cf. carta de Luís Falcão ao Governador D. João de Castro, de 4 de Setenbro de 1545, in ANTT, **Cartas de Ormuz a D. João de Castro**, nº 3, publicado em **Obras Completas de D. João de Castro**, Armando Cortesão e Luís de Albuquerque (ed.ª), Coimbra, Academia Internacional de Cultura Portuguesa, 1976, vol. III, p. 74.

encabeçou, dois anos mais tarde, uma revolta árabe contra o poder Otomano que, entretanto, havia reconquistado Catifa e procurava apossar-se da ilha de Bahrain.

Temos notícia, por Ra'is Nur-al-dīn, que em finais de 1548, ou inícios de 1549, os turcos haviam reocupado Catifa, de onde seriam desalojados no ano seguinte por uma armada luso-ormuzina, o que atesta a profunda volatilidade da situação político-militar na região em torno do Bahrain[16].

A ameaça turca acentuou-se significativamente a partir de 1555, data da nomeação de Mustapha Pasha como governador da província de al-Hasa, que se decidiu a lançar um raide militar sobre Bahrain, servindo-se, para o efeito, dos reforços enviados a partir da província de Bassorá[17]. De acordo com Diogo do Couto, a sua frota era composta por duas galés, um bergantim e 70 terradas e terranquins, com 1200 soldados a bordo, entre os quais um número significativo de janízaros da infantaria do sultão[18].

INÍCIO DAS OPERAÇÕES: O CERCO OTOMANO

A 2 de Julho de 1559 os otomanos de Bassorá iniciaram as operações militares contra a fortaleza do Bahrein. O capitão do castelo, Ra'is Murad, dispunha, para a defesa da praça, de 400 soldados, a maioria atiradores, mas também um efetivo apreciável de cavalaria. Organizada a defesa do castelo, foi enviada uma embarcação a Ormuz pedindo reforços.

Entretanto, o contingente otomano desembarcou com o apoio de uma frota que compreendia, como referimos, duas galés e várias dezenas de outras embarcações de remo de menores dimensões. Os cerca de 1.200 homens que puseram cerco ao castelo contavam com um contingente de 200 cavaleiros e 400 atiradores proveniente de al-Hasa, e cerca de 300 janízaros.

Os sitiantes começaram por bombardear o castelo, mas sem outro resultado para além de danificar "os altos dos muros", o que parece atestar que o seu parque de artilharia, contrariamente ao que seria expectável, não teria



Trincheiras, *Livro de Vallo*, 1521
(trad. Diogo álvares Correia, c.1576)

[16] Em carta a D. João III, de 5 de outubro de 1551, afirma que o informara no ano anterior que os turcos se haviam apoderado de Catifa, tendo sido depois expulsos por uma armada para a qual contribuíra com cerca de 500 soldados. In ANTT, **Corpo Cronológico**, I-87-2, ff, 1V-2.

[17] Kevran, 1988: 24.

[18] Cf. Diogo do Couto, **Da Ásia de […] Dos feitos, que os Portuguezes fizeram na conquista e descubrimento das terras, e mares do Oriente**, p. 110.

um número significativo de peças de bater. Pelo contrário, a resposta das forças sitiadas foi claramente mais eficaz tendo conseguido repelir o ímpeto inicial dos atacantes.

Reconhecendo que os muros do castelo eram muito fortes, optaram por começar a entulhar o fosso. Este processo revelou-se igualmente complexo, porque o terreno arenoso dificultava a abertura das trincheiras de aproximação - Couto fala mesmo de "ruas por baixo do chão"[19], a exemplo das que eram usadas para minar as muralhas dos castelos -, para além de expor em demasia os seus homens aos disparos dos atiradores da praça.

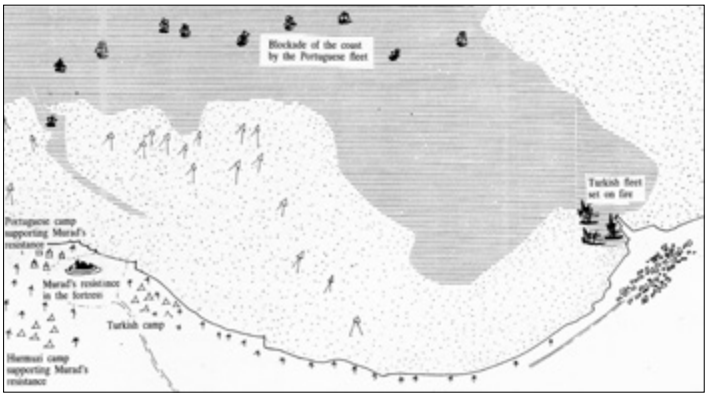
Decorrida a primeira semana de cerco, com os otomanos a debaterem-se com os problemas inerentes ao assédio do castelo, chegava a Ormuz a embarcação proveniente do Bahrein com a informação de que a praça se encontrava sitiada pelas forças otomanas.

O capitão de Ormuz, D. Antão de Noronha, apressou-se a entregar ao sobrinho D. João de Noronha uma armada de 10 fustas, com ordens para seguir o mais depressa possível para o Bahrain.

Depois de a armada ter levantado ferro, enviou ordens a D. Álvaro da Silveira, que se encontrava em Mascate, para reforçar as forças navais que seguiam em socorro da fortaleza do Bahrain.

PRIMEIRA ARMADA DE SOCORRO: D. JOÃO DE NORONHA

D. João de Noronha chegou ao Bahrain por volta dos dias 4 ou 5 de julho, não sem que antes tivesse procedido ao reagrupamento da sua frota junto ao que Couto designa como a ilha de Samaim, que Kevran diz tratar-se de uma extremidade da costa ocidental da península do Catar (Ras al-Sahmiah)[20], prosseguiu em direção a Bahrain, onde, fruto da sua inexperiência de comando no mar e mal aconselhado pela maioria dos seus capitães, optou por não



O cerco de 1559 (julho – outubro de1559), disposição das forças, Kevran (1988)

[19] Couto, 1974: 112.

[20] Kevran, 1988: p. 25.

dar de imediato combate às galés turcas, optando por uma manobra de retirada simulada, situação que se revelou desastrosa para os navios da sua armada, que acabaram por bater em retirada em completa desordem perante o ataque decidido de duas galés turcas, que entretanto se haviam reforçado significativamente[21].

SEGUNDA ARMADA DE SOCORRO: ÁLVARO DA SILVEIRA

A esquadra de D. Álvaro da Silveira, enviada com o objetivo de reforçar a presença militar naval em torno de Bahrain, terá chegado no dia 7 de julho à vista de Catifa, após ter tomado sob o seu comando os navios que restavam da frota de D. João de Noronha, que se haviam refugiado na ilha de Caez[22].

Ao abrigo de um nevoeiro matinal, atacou as embarcações inimigas, que, segundo Diogo do Couto, se encontravam guarnecidas com pouca gente, de que resultou terem os portugueses queimado algumas, e tomado outras, passando a deter o domínio do mar. Durante o combate naval, em que ficou patente a menor experiência das tripulações turcas relativamente às portuguesas a navegar naquelas águas, foi morto o comandante da frota Mehmet Bey. A frota portuguesa dirigiu-se depois para o castelo, ao encontro dos sitiados[23].

Fundeadas as embarcações, foi bombardeado o arraial turco, cujas forças se viram, assim, encurraladas entre dois fogos, passando de sitiantes a sitiadas. Em seguida, Silveira reuniu um conselho de guerra com o capitão da fortaleza, no qual foi decidido bloquear a ilha com a frota, e vencer o inimigo pela fome.

Embora sem possibilidade de escapar, os otomanos continuavam, ainda assim, a constituir uma ameaça substancial. Os portugueses, temendo o seu poderio militar, em especial o dos janízaros, preferiram submeter os inimigos pela fome e sede a dar-lhes combate em terra firme. Com o passar dos dias, as forças de Mustapha Pasha, sem provisões e com as suas reservas de água drasticamente diminuídas, viram agravar-se as dificuldades no acampamento.

OPERAÇÕES TERRESTRES

Passado o mês de agosto, entrando o mês de setembro, os portugueses impacientaram-se. Argumentavam os partidários de um ataque terrestre às forças otomanas que, com o início de outubro[24], surgiriam febres perigosas, pelo que havia que resolver o cerco. Pressionado por uma quase insubordinação, D. Álvaro da Silveira foi obrigado a dar batalha campal aos turcos. O dia antes da batalha foi ocupado com os preparativos; facto

[21] Ibidem, p. 26. Couto, 1974, pp. 115-120.

[22] Trata-se da ilha de Qeys (Kish), situada a 26º 37' latitude Norte e 54º 00' longitude Este.

[23] Couto, 1974: 121.Veja-se também Kevran, op. cit., p. 26.

[24] Diogo do Couto, **Década sétima da Ásia**, Lisboa, Pedro Craesbeck, 1619: 131.

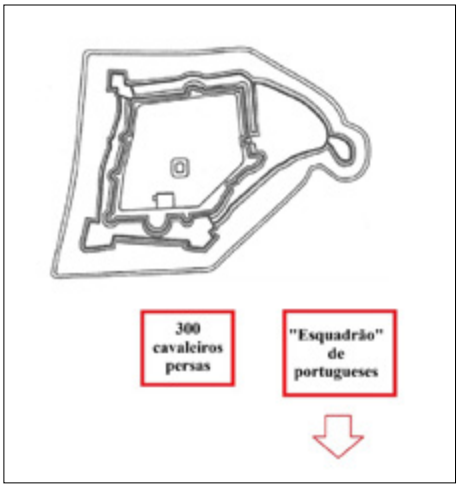
curioso, para além de limpar as armas, os soldados também se encarregaram de fundir as balas utilizadas nas espingardas[25].

A BATALHA CAMPAL

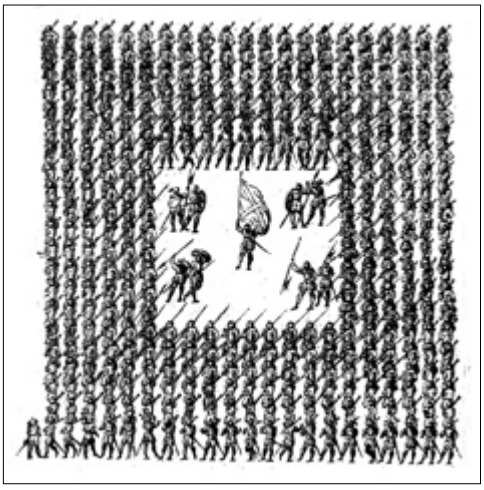
D. Álvaro da Silveira formou os soldados num "formoso esquadrão"[26], provavelmente todos armados com "arcabuzes"[27], isto é, armas de fogo portáteis precursoras das espingardas modernas. A este grande corpo de soldados, organizado provavelmente de acordo com os preceitos da arte militar moderna, juntaram-se os soldados de Ra'is Murad, que comandou a sua força de cavalaria, composta por cerca de 300 persas "mui bem armados"[28], entre os quais se encontravam muitos cavaleiros.

Os turcos aguardavam pelo avanço das forças inimigas, tendo formado a sua infantaria "num palmar perto da fortalleza" e a cavalaria um pouco mais afastada, fora da vista do adversário, emboscada por "detrás duns cardais"[29].

Iniciada a batalha, os portugueses avançaram até á posição inimiga do "palmar". Depois de uma salva de "arcabuzaria", carregaram impetuosamente[30]. O ataque desalojou os



Encontro campal entre portugueses, persas e otomanos, setembro de 1559.



"Esquadrão", Diogo Álvares Correia, c.1576.

[25] "Tudo o que restou do dia, e a mor parte da noite gastaram em se preparar, e alimpar suas armas, e fazer pilouros", Couto, 1619: 131.

[26] Couto, 1619: 132.

[27] Sobre o armamento dos soldados portugueses, v. nota 10.

[28] "trezentos Persas muy bem armados, em que entravam muitos de cavalo", Couto, 1619: 131v. Fica a sugestão que os persas poderiam utilizar algum tipo de proteção corporal, apesar das limitações impostas pelo clima local.

[29] Ibidem.

[30] "Chegando a dianteira dos nossos aos inimigos, descarregou neles aquela primeira salva de arcabuzaria, com que derribarão alguns turcos, e depois deu Santiago", Couto, 1619: 132v.

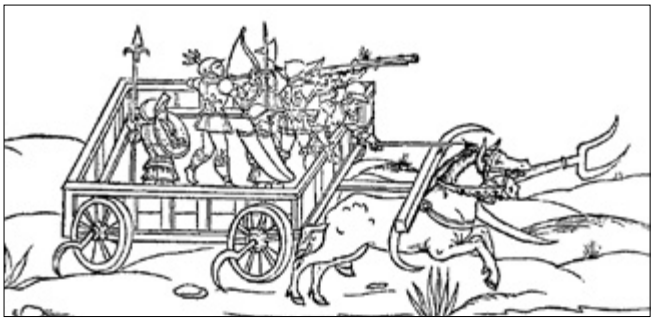
defensores, mas quando os portugueses acabaram por ser induzidos numa armadilha. A retirada dos *turcos* permitiu o ataque de flanco pela cavalaria inimiga, que fez recuar os atacantes em desordem[31]. D. Álvaro da Silveira e Ra'is Murad contra-atacaram, mas na refrega que se seguiu, o capitão português foi atingido por duas vezes, sendo que o segundo pelouro lhe atravessou o pescoço, provocando-lhe a morte.

Os portugueses ainda tentaram reagir, tendo o comandante turco sido, também ele, atingido. Porém, com o "esquadrão" desorganizado, a exemplo do que muitas vezes havia sucedido noutras refregas em resultado da indisciplina tática da fidalguia, mais interessada na prática de feitos de armas de renome, do que em atacar o inimigo de forma organizada e sustentada com o apoio da infantaria e dos seus corpos de atiradores, os soldados sobreviventes[32] retiraram para os navios como puderam, enquanto os elementos da guarnição regressaram a salvo para o castelo.

Morto Álvaro da Silveira, Pero Peixoto tomou o comando. Ordenou a continuação do bloqueio e enviou as embarcações aprisionadas para Ormuz. Iniciaram-se então negociações, para acertar os termos de uma eventual rendição e evacuar as tropas sobreviventes.

NOVA ARMADA DE REFORÇO E FIM DO CERCO

Mais tarde, "alguns dias de setembro já andados" [33], chegou o capitão de Ormuz D. Antão de Noronha com nova armada de reforço. Com ele encontrava-se o arquiteto Inofre de Carvalho, veterano do cerco de Qatifa em 1552, e responsável pelas obras de fortificação de Ormuz.



Máquina de guerra, Roberto Valturio, ed. 1535.

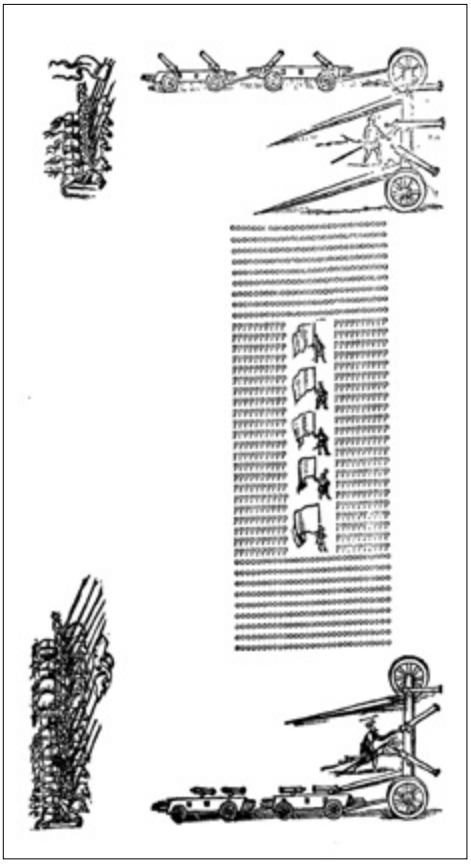
[31] "E como os nossos iam com aquele furor, e desejo; de tal maneira apertarão com eles, que lançarão fora do palmar, que de indústria se deixarão levar por todo aquele campo, até meterem os nossos na cilada; e todavia matando neles á sua vontade. Os de cavalo que estavam de trás do cardal, tanto que os viram estendidos pelo campo, arrebentarão, com grande fúria, e deram neles com tão grande ímpeto, que logo os desordenaram, e os foram levando até os tornar a meter pelo palmar, ficando no campo já alguns atropelados.", Couto, 1619: 132v.

[32] Couto, 1619: 131-132. Diogo do Couto refere cerca de setenta mortos, incluindo alguns dos principais comandantes da armada portuguesa, para além de trinta cativos.

[33] Couto, 1619: p. 134.

As negociações anteriores continuaram durante mais algumas semanas, mas sem resultado, tendo aquele sido encarregue, pelo capitão D. Antão de Noronha, de fazer "huma maquina de madeira sobre rodas altas, pera de sima pelejarem alguns homens, e lhe poz algumas peças de artilheria"[34]. Este engenho deveria quebrar o ímpeto dos turcos, sobretudo os atiradores janízaros. O capitão português ordenou ainda a construção de várias "estâncias" em redor da fortaleza, que foram ocupadas pelos soldados da frota.

É interessante notar a semelhança com as "carretas artilhadas com *berços*, e guarnecidas por homens de espada e rodela"[35], apresentadas ao rei D. Sebastião por altura da visita ao Alentejo e Algarve no alardo organizado por Rui Barreto, em 1573, em Faro. Barreto, que participou nas operações no Bahrein, ter-se-á, porventura, inspirado na máquina de guerra desenhada por Inofre de Carvalho.



Máquina de guerra, Giovanchino da Coniano (1544-1564?), in Girolamo Maggi, *Fortificatione delle città,* 1564.

Com a aproximação de outubro chegaram as "febres malignas"[36], tendo D. Antão decidido organizar as forças para a batalha campal definitiva. Enquanto se faziam estes preparativos, morreu o comandante turco, Mustapha Pasha em resultado das feridas que lhe haviam sido infligidas por altura da batalha campal antes travada, em que perecera também o capitão português Álvaro da Silveira. Com a nomeação do seu sucessor, foi firmado um acordo para a retirada dos sitiantes, mediante o pagamento de uma indeminização – 12 000 cruzados, a entrega dos cativos e armamento, contra o repatriamento dos sobreviventes para Qatifa, que partiriam a 9 de novembro[37].

[34] Couto, 1619: 142.

[35] João Cascão, **Relação da jornada D'el-Rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora** (1573), Rui Manuel Loureiro e Daniela Nunes Pereira (editores), Faro/Direção Regional de Cultura do Algarve – Projeto Magallanes ICC, 2023: 90, https://cultalg.gov.pt/magallanes-icc/menu/24

[36] Couto, 1619: 135.

[37] Svat Soucek, **The Portuguese and the turks in the Persian Gulf**, in "Hormuz Revisited. Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in Early modern Period", Dejanirah Couto e Rui Loureiro (eds.), p.37.

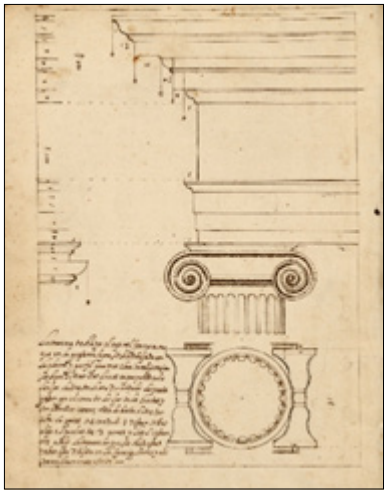


Vista geral do forte do Bahrain (Qal'at Al-Bahrain), Pierre Lombard: 2016.

AS NOVAS FORTIFICAÇÕES DO BAHRAIN

Inofre de Carvalho[38]

Sabe-se que nasceu em Óbidos, e que se formou no ofício da construção com a proteção do alcaide da cidade, D. João de Noronha. Trabalhou no Hospital Caldas da Rainha entre 1538-1546. Executou os dormitórios assentes sobre arcaria. Trabalhou no corte das pedras



Alonso de Vandevira, *Fragmentos de dibuxos y discursos de arquitectura*, Biblioteca Nacional España, Mss-12744, fol. 41.



Mina explosiva, Francesco di Giorgio Martini (c. 1470-92)

[38] Os escassos dados para a biografia de Inofre de Carvalho foram estudados Rafael Moreira, in Kevran, pp. 87-92.

provenientes das pedreiras da região: a estereotomia, disciplina que está na base do Renascimento espanhol, como é o caso do tratado pioneiro de Alonso de Vandelvira[39].

A ligação aos Noronha leva-o ao Oriente, na altura em que era vice-rei D. António de Noronha[40]. Em 1550, foi nomeado mestre das obras régias da Índia, e nesse ano acompanhou D. Antão de Noronha, depois de este ser nomeado capitão de Ormuz[41]. Inofre de Carvalho terá participado na conquista de Catifa, em 1552, sendo, ao que tudo indica, o engenheiro que supervisionou a demolição das fortificações existentes, depois de concluída a conquista do lugar[42]. Recorde-se, aliás, a este propósito, o papel de outro arquiteto/engenheiro militar, Isidoro de Almeida, durante o cerco de Mazagão em 1562, precisamente nas operações de minagem e contra-minagem.



Ormuz, fases da fortificação, Campos: 2008.


Qal'at Al-Bahrain, Lombard: 2018.

A fortaleza do Bahrain

A fortificação quinhentista na ilha do Bahrain é mais um exemplo da actualidade do conhecimento dos portugueses no domínio da fortificação moderna. Desde meados do século XVI que o traçado angular começou a ser utilizado de forma sistemática no espaço de influência portuguesa.

O primeiro exemplo de uma fortificação levantada com recurso a este traçado

[39] José Carlos Palacio González, **La estereotomia como fundamento constructivo del Renacimiento español,** 2012, http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

[40] Nelson Moreira Antão**, D. Antão de Noronha. Esboço do percurso biográfico de um vice-rei da Índia. 1520-1569**, p. 3. https://www.academia.edu/72262186/D_Ant%C3%A3o_de_Noronha_Esbo%C3%A7o_do_percurso_biogr%C3%A1fico_de_um_vice_rei_da_%C3%8Dndia_1520_1569.

[41] D. Antão de Noronha ocupou o lugar de capitão de Ormuz entre 1553-1561

[42] Moreira, 1988: 89. Ainda que o nome de Inofre de Carvalho não seja citado, parece lógico presumir que a estreita ligação aos Noronha, justifica a sua presença junto de D. Antão em Catifa, e depois no Bahrain.

data da década de 1540, em Mazagão[43]. Como veremos, o desenho do sistema defensivo do Bahrain encontra-se, em grande medida, vinculado à traça dos sistemas pioneiros de Marrocos, como Mazagão, Ceuta, Tânger, e, eventualmente, o Seinal[44]. Em todo o caso, o conjunto fortificado do Bahrain possui vestígios de intervenções cronologicamente diferenciadas. O caso de Ormuz, é particularmente importante, uma vez que este terá sido objeto da primeira intervenção de Inofre de Carvalho no Oriente.

De facto, o traçado moderno soma-se a intervenções anteriores, sem que envolva a demolição integral destas. É assim que encontramos vestígios dos baluartes circulares erguidos a partir do primeiro quartel do século XVI, época em que este traçado se encontrava em voga na Europa, e no espaço do Mediterrâneo[45], e da respetiva evolução formal ao longo de várias décadas. Como veremos, podemos igualmente seguir a evolução nos detalhes do traçado dos baluartes – agora de traçado angular - datados da intervenção de Inofre de Carvalho.

No circuito exterior, a cortina está reforçada por baluartes angulares, cuja data de construção será posterior ao cerco de 1559. Quanto



Qal'at Al-Bahrain, baluarte semi-circular, Campos: 2008.



Diu, desenho de Gaspar Correia, *Lendas da Índia* (c. 1550-1556)



Qal'at Al-Bahrain, baluarte noroeste, WORLD HERITAGE COMMITTEE Nomination File: 2005.

[43] Jorge Correia, **Implantação da cidade portuguesa no Norte de África**, Porto, FAUP, 2008.

[44] Moreira, 1988: 88.

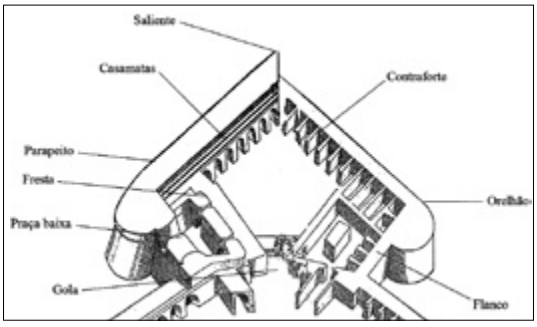
[45] Sobre a erradicação do traçado circular italo-espanhol na Europa, veja-se Luís Costa e Sousa, **Between Castles and Bastions. Dürer, Luther, and the (circular) fortification**, in "Martin Luther and Portugal: Dialogues, Tensions and Impacts, E. Alberto, A.P. Avelar, M. Sá Nogueira Lalanda e P. Lopes (editores), Lisboa, CHAM, 2019.



Baluarte da Alcáçova, Safim (1540?[46]), Dias: 2000.



Qal'at Al-Bahrain, baluarte noroeste, Lombard: 2018.



Estrutura funcional do balauarte, Girolamo Cataneo, *Dell'Arte Militare Libri tre*, 1571.



Orelhões, traçado curvilíneo e rectilíneo, Qal'at Al-Bahrain, Kevran: 1988.

ao circuito interno, destaca-se um baluarte semicircular no lado sul.

Este baluarte é substancialmente diferente dos baluartes angulares do circuito exterior; possui uma tipologia idêntica aos baluartes do início do século XVI, como os "tambores" da primeira campanha construtiva em Diu, ou na cidade marroquina de Safim. Poder-se-ia, assim, suspeitar que este troço terá sido construído depois da primeira conquista do Bahrain em 1521, portanto ainda dentro da cronologia em que esta tipologia gozava de grande popularidade entre os portugueses.

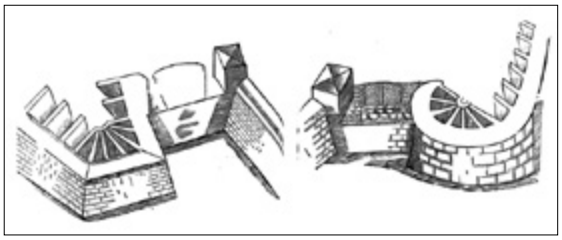
As obras atribuídas a Inofre de Carvalho levantam, também, algumas dúvidas interessantes. Se parece não restar dúvidas sobre datarem do fim do cerco de 1559, o desenho dos baluartes suscita algumas considerações.

O circuito está reforçado por três baluartes angulares, idênticos aos que encontramos em Ormuz. São peças típicas de meados do século, como se observa pelo desenho arredondado dos respetivos "orelhões" redondos.

Já no caso do baluarte da cortina sul, na ala direita do bastião semicircular, o desenho dos orelhões é diferente. É de uma tipologia que se irá afirmar ao longo da segunda metade do século, substituindo o anterior protótipo. Detalhe

[46] Jorge Correia, op. cit.

aparentemente insignificante, mas que nos propõe uma perspetiva sobre como se procedia á atualização do desenho das formas arquitetónicas, em especial quando se tratava de atender às necessidades pragmáticas da guerra.



Orelhões, traçado curvilíneo e retilíneo, Girolamo Maggi, *Fortificatione delle città*, 1564.

CONCLUSÃO

A viragem do século XVI foi um período de mudança no que respeita á introdução de novas formas de fortificar, refletindo-se na geografia dos espaços de presença portuguesa. O terceiro cerco do Bahrain de 1559 é exemplar neste domínio das formas de combater, tanto no que respeita à defesa dos lugares fortificados, como no confronto entre soldados em campo aberto. Nesta operação militar, os portugueses procuraram combater à maneira europeia, usando "os novos modos na ordem da milícia" [47]. O cerco do Bahrain demonstra que, melhor ou pior, os portugueses conheciam a arte militar moderna, "das partes da Itália de doutras, onde a guerra florescia" [48]. Mau grado o "desarranjo" dos soldados em campo aberto – muito por mérito da experiência do comandante turco, ficou para a posteridade a competência construtiva dos arquitetos militares portugueses de Quinhentos, dos quais Inofre de Carvalho é um protagonista que merece destaque.



Qal'at Al-Bahrain, Lombard: 2018.

[47] Anónimo, **Crónica do Xarife Mulei Mahamet e D'El-Rey d. Sebastião**, p. 124.

[48] Ibidem.

BIBLIOGRAFIA

Fontes

ANÓNIMO - **Crónica do Xarife Mulei Mahamet e D'El-Rey D. Sebastião**. Lisboa: Europress, 1989.

BARROS, Amândio - **Cartas de Ormuz a D. João de Castro**. In: CASTRO, João de. **Obras Completas de D. João de Castro**. Ed. Armando Cortesão e Luís de Albuquerque. Coimbra: Academia Internacional de Cultura Portuguesa, 1976.

CASTRO, João de - **Carta a D. João III, de 5 de outubro de 1551**. ANTT, Corpo Cronológico, I-87-2, ff. 1v–2.

CASCÃO, João - **Relação da jornada D'el-Rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora (1573)**. Ed. Rui Manuel Loureiro e Daniela Nunes Pereira. Faro: Direção Regional de Cultura do Algarve – Projeto Magallanes ICC, 2023. Disponível em: https://cultalg.gov.pt/magallanes-icc/menu/24

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

CATANEO, Girolamo — **Dell'Arte Militare Libri tre**. 1571.

CONIAMAO, Giovanchino da - **Fortificatione delle città**. In: MAGGI, Girolamo. 1564.

CORREIA, Diogo Álvares - **O livro de Valo**. Ed. A. P. e Sousa, L. C. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2024.

Disponível em: https://monographs.uc.pt/iuc/catalog/view/337/762/1335-2

CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**. Porto: Lello & Irmão, 1975.

COUTO, Diogo do - **Da Ásia de […] Dos feitos, que os Portuguezes fizeram na conquista e descubrimento das terras, e mares do Oriente**. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1974.

COUTO, Diogo do - **Década sétima da Ásia**. Lisboa: Pedro Craesbeck, 1619.

MAGGI, Girolamo - **Fortificatione delle città**. 1564.

MARTINI, Francesco di Giorgio - **Tratatto di architettura e arte militare**. ca. 1470–1492.

VANDEVIRA, Alonso de - **Fragmentos de dibuxos y discursos de arquitectura**. ca. 1591. Biblioteca Nacional de España.

Estudos

ANTÃO, Nelson Moreira — **D. Antão de Noronha. Esboço do percurso biográfico de um vice-rei da Índia. 1520–1569**. 2002.

COUTO, Dejanirah - "Por aqui entra o lago que é fechado". In: PAIVA, José Pedro; JESUS, Roger Lee de (ed.).**Os Portugueses no Golfo 1507–1650. Uma História Interligada**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2023.

DIAS, Pedro - **Arte de Portugal no Mundo. África Oriental e Golfo Pérsico**. Lisboa: Ed. Público, 2008.

DIAS, Pedro - **A arquitectura dos portugueses em Marrocos 1415–1769**. Lisboa: Minerva, 2000.

GARCIA, José Manuel - "Dobrado o Cabo por esta costa d'Arabia". In: PAIVA, José Pedro; JESUS, Roger Lee de (ed.). **Os Portugueses no Golfo 1507–1650. Uma História Interligada**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2023.

CAMPOS, João - "Some notes on Portuguese military Architecture in the Persian Gulf". In: **Revisiting Hormuz. Portuguese Interactions in the Persian Gulf in their Early Modern Period**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2008, pp. 149–161.

CORREIA, Jorge - **Implantação da cidade portuguesa no Norte de África**. Porto: FAUP, 2008.

FACEY, William - **The Story of the Eastern Province of Saudi Arabia**. Londres: Stacey International, 2004.

GONZALEZ, José Carlos Palacio - **La estereotomia como fundamento constructivo del Renacimiento español**. 2012.

Disponível em: http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

KEVRAN, Monik - **Bahrain in the 16th Century. An impregnable Island**. Bahrain: Ministry of Information, 1988.

KEVRAN, Monike et al. - **Qal'at Al-Bahrain. A Trading and Military Outpost**. Belgium: Brepols, 2005.

LOMBARD, Pierre - **Qal'at al-Bahrain, Ancient Capital and Harbour of Dilmun. The Site Museum**. Bahrain: Bahrain Authority for Culture and Antiquities, 2016. ISBN 978-99958-4-050-1. hal-01842044, 2018.

SOUCEK, Svat - "The Portuguese and the Turks in the Persian Gulf". In: COUTO, Dejanirah; LOUREIRO, Rui (ed.). **Hormuz Revisited. Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in Early Modern Period**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2008.

SOUSA, Luís Costa e - "Between Castles and Bastions. Dürer, Luther, and the (circular) fortification". In: ALBERTO, E.; AVELAR, A. P.; LALANDA, M. S. N.; LOPES, P. (ed.). **Martin Luther and Portugal: Dialogues, Tensions and Impacts**. Lisboa: CHAM, 2019.

CREACION DE LA IMAGEN CARTOGRAFICA DEL PACIFICO AMERICANO Y LOS MARES DE ASIA

Mariano Cuesta Domingo[1]

Resumen

Como el título sugiere, analizamos la secuencia de las navegaciones organizadas por los españoles desde la península o partiendo de los puertos establecidos en el propio océano. Con independencia de otras valoraciones, el resultado más evidente fue el de índole cartográfica. Unas expediciones tuvieron una amplitud extraordinaria, otras fueron realizadas con un, relativo, corto radio. Algunas quedaron atrapadas por la dinámica oceánica, pero, a base del sistema de ensayos y errores pudo establecerse una derrota que tuvo su propio nombre (la ruta del Galeón) y, con pequeñas variaciones, estuvo en ejercicio desde el siglo XVI hasta el XVIII. En todo caso, ponemos la atención en el proceso de conocimiento del Pacífico, principalmente a base de las fuentes documentales del IHCN y su Museo Naval de Madrid.

Palabras clave: Cartografía; Viajes; Pacífico; Galeón de las Indias

Abstract

As the title suggests, this study examines the sequence of voyages organised by the Spanish, either departing from the Iberian Peninsula or from ports established within the ocean itself. Regardless of other considerations, the most evident outcome was of a cartographic nature. Some expeditions were remarkably extensive, while others operated within a relatively limited range. Certain voyages became ensnared by oceanic dynamics; however, through a system of trial and error, a navigational route was eventually established; one that acquired its own name: the Galleon Route. With minor variations, this route remained in use from the sixteenth to the eighteenth century. Our focus lies on the process of acquiring knowledge of the Pacific, primarily based on documentary sources from the IHCN and the Naval Museum of Madrid.

Keywords: Cartography; Voyages; Pacific; East Indies Galleon

[1] Del IHCN (España). Miembro asociado da Academia da Marinha y Académico de Mérito da Academia Portuguesa da História.

El mundo en desarrollo

Hubo un tiempo en que un único *mar océano* rodeaba una desmesurada isla supra continental. Uno y otra eran inabarcables; los pueblos próximos o alejados entre sí tuvieron curiosidad por sus inmediatos e incluso más alejados. Los individuos más intrépidos, indiscretos, entrometidos, ambiciosos o exiliados de cada colectividad trataron de encontrar sus respectivos límites e indagar más allá; los más intelectuales o sabios, lo dieron a conocer en su entorno. Las noticias fueron divulgadas por los círculos interesados del Mediterráneo.

Fue una larga etapa en que se manifestaba para el hombre un *mundo en construcción*. Unos siglos en que se avistaron distintos espacios que llegaron a ser parcialmente conocidos en su figura y mostrados en *mapas mundi*, algunos, peculiares, fruto de elucubraciones; otros, producto experimental, revelan el perfil costero, a través de *cartas portulanas*. Fueron obras que exhibían mucho de arte, con numerosos indicios de verosimilitud, no pocos de certeza y abundantes datos fabulosos y hasta quiméricos. Su difusión alcanzó ámbitos restringidos, especializados o de poder. Los mapas fueron mostrando aportaciones novedosas entre los tiempos de Ptolomeo y el mismo renacido con Gutenberg. Las áreas ausentes más destacadas fueron las situadas entre los dos extremos de aquel Mundo. Fue una carencia colmada por la incesante actividad portuguesa en el siglo XV, proseguida y simultaneada por la castellana. Surgieron conflictos y, de inmediato, fueron acordados tratados; el de Alcaçovas resolvió la tensión nada más originarse (Afonso V, contundente, ordenó su estricto cumplimiento); los papas siguieron homologando los acuerdos.



El océano en M. Behaim, 1492.

Colón, concluida su biografía en Portugal, se presentó con su proyecto bajo el brazo en Castilla: llegar a la India navegando hacia el Oeste; respetando el tratado con Portugal (1479). La propuesta pretendía hallar la ruta accesible, segura y directa, cómoda y rápida, barata y rentable, sin más impedimentos que algunas islas que bien podrían tener un valor positivo. Alguna cartografía plana (Toscanelli) o globular (Martín Behaim) y cierta documentación daban a Colón un plus de convicción; ambos mapas mostraban la unión de los extremos del mundo mediante un mar que los separaba. Portugal había rechazado el proyecto colombino por ilusorio e inconveniente; el momento era idóneo en su reino de acogida, pero tampoco era creído y, los asesores reales, lo desaconsejaban. La decisión fue política y se convino en que, con escasa inversión, sin mucho riesgo y ningún conflicto, podía intentarlo; incluso era



Vista panorámica de Sevilla en un grabado de S. Frisius, ed. por Johannes Janssonius (Archivo Museo Naval [AMN], Madrid).

factible acceder a exageradas exigencias del promotor. Nada más fácil que prometer; cumplirlo, llegado el caso, era otro cantar.

Frente a todo pronóstico, fue un triunfo; el retorno (1493) se mostró, primero, en Azores, enseguida, en Lisboa e, inmediatamente, ante los Reyes Católicos. No se había llegado a Zipango[2], Cathay ni a la India pero aquel territorio fue denominado, globalmente, las *Indias* (fueron los *Reinos de las Indias*). Pero, en un principio, iba a comenzar la creación de una imagen cartográfica novedosa: fueron definiéndose sendos océanos y se hizo emerger uno más, el *Pacífico*. Sus fachadas oriental y americana contribuyeron de forma decisiva a la llegada hispánica a los mares de Asia.

Irrumpía un país emergente ante una potencia consolidada. Fue un reino atractivo para emprendedores, insatisfechos y ambiciosos de diversa calaña. Sevilla fue puerta y puerto, una ciudad en que convivía lo mejor y lo peor de la sociedad, donde arribó cualquier modelo de maleante y, cómo no, todo el que quisiera ser alguien en la vida.

La incesante actividad náutico-descubridora permitió llegar a la conclusión, con buen criterio, de que lo recientemente descubierto era un Nuevo Mundo, hasta entonces ignorado en el "Viejo". El sistema de capitulaciones (Del Vas, 1986) movilizó capitales, por lo general, parcos; medios técnicos, habitualmente, reutilizados; y, escasos hombres, pero se demostraron suficientes. Fue un sistema que dio paso a los viajes de la denominada *etapa colombina*; contribuyeron a ampliar un espacio que parecía ilimitado, no problemático en exceso; las relaciones hispanoportuguesas, *grosso modo*, no fueron perturbadas porque se había acordado sobre el papel, un deslinde oportuno (1494).

[2] Sebastián Münster ofrece una ilustración para una *Geographia* de Ptolomeo (Ed. Basilea, 1540) en la cual la isla de "Zipangri" se halla situada tan próxima a lo que ya era la península de California en el mapa que podría inducir a pensar que fue separada a impulsos de una acción de la tectónica de placas. También se aprecia una reminiscencia de un mapa medieval, al incluir un "archipelagus 7448 insularum" (Cresques, 1375, sitúa 7549 islas en la zona de Cathay).

El propio Almirante cerró su ciclo mediante la expedición de 1502; fue la última oportunidad para un hombre ambicioso, cansado, enfermo y envejecido. Su misión geográfica era, decían sus instrucciones, *descubrir islas y tierra firme que son en las Indias en la parte que cabe a Nos*. El viaje fue realizado y, tras vicisitudes diversas, bien conocidas, alcanzaron el istmo centroamericano. Colón quería auto convencerse de que había alcanzado la meta anhelada, pero terminó persuadido de que aquello era un continente, otro, como ya lo había conjeturado en su tercer viaje, aunque expresándolo de forma confusas.

Fue durante aquella última expedición cuando más se esforzó por hallar una vía de acceso para sus naves; pasar más allá de aquella tierra que se manifestaba como un tremendo estorbo para lograr su anhelado objetivo, conocido por diversos nombres: India, Especiería, islas Molucas. Fue un reconocimiento costero obstinado, porfiado y minucioso; la pretensión del Almirante era hallar otra derrota hacia el Oeste. Palpaba la línea litoral del istmo centroamericano y se emocionaba y frustraba a cada singladura.



Nuevo Mundo en la carta de Juan de la Cosa (1500) e imagen en una de las cartas universales (1525-1529).

En 1503 era tal la complejidad indiana que fue necesario crear una institución *ad hoc*, considerando la experiencia lusa; en principio la problemática fue náutica y de interés económico, como reza su propio título: *Casa de la Contratación*. Desde comienzos del siglo XVI hasta mediados de la tercera década se mostró que aquella "invención" no fue indagada por las potencias con suficiente capacidad náutica, pero no por ello fue menos codiciada, ambicionada y, finalmente, anhelada. Políticamente se transitó desde unas monarquías que iban superando el medievalismo residual para lograr que un reino, la potencia ascendente, alcanzara el rango de Imperio.

Entre el mapa de Juan de la Cosa, que ofrece una imagen mixta de portulano y mapamundi, y las "cartas universales", de los García de Toreno, Vespucio y Ribero, media una actividad descubridora intensa; geográficamente exitosa, deslumbrante en lo político, poco ilusionadora en lo económico, compleja en lo social y con dolores de crecimiento que dieron lugar a soluciones cambiantes, adaptables, bienintencionadas, brillantes. El mundo ya no cabía en un mapa por muy universal que deseara lucir; eran precisos cartas parciales, corográficos o de otra índole.

El progreso, en todos los sentidos, fue tan ampuloso que la autocrítica y la crítica, en ese orden, no ocultan su efecto colonizador en toda regla. La imagen cartográfica fue perfeccionada con todas las deficiencias que pueden señalarse y enriquecida con ensoñaciones; también con errores arcaicos[3]. Se produjeron notables avances, en la incorporación a los mapas de territorios asequibles a la movilidad de las naves en los ámbitos insular y epidérmico de la "tierra firme". He ahí las aportaciones del *padrón real* y otros mapas, como los Waldseemüller, Reinel, hasta Homem, en la imagen de Otto Progel[4].

Mundo Nuevo y nuevo océano.

Aquel perfil del Viejo Mundo se mostraba como un único continente insular en un mundo esférico, pequeño aunque de imagen y dimensiones crecientes. Estaba encuadrado en sus extremos por archipiélagos; pocos y conocidos en lo que es designado como el occidente e imaginados y abundantes en el oriente (más al Oeste o el Este respectivos), como límite, el mar océano, el vacío o la nada; era algo que producía una sensación de impotencia y repugnaba para el conocimiento humano.

En primera instancia, cualquier continente, por grande que fuera, debía ser susceptible de bojeo. En su parte septentrional euroasiática, iba mostrarse infranqueable por los hielos[5]; por el Sur reveló su dificultosa accesibilidad en ambas direcciones realizadas, parcialmente, por pueblos situados en ambos extremos latitudinales, China y Portugal. El logro fue madurando bajo la etapa de los Reyes Católicos. Durante la regencia del rey Fernando y, poco después, coincidiendo con la coronación de Carlos I tuvieron lugar acontecimientos notables. Se subrayan algunas fechas: 1512[6] (proyecto inicial para Juan Díaz de Solís[7], llamado al fracaso, más tarde), 1513 (exploración terrestre de Balboa, esperanzado) y 1519 (la magallánica llamada al éxito, coincidiendo con la fundación de Panamá).

Magalhães, con un *cursus honorum* brillante, con conocimiento de Malaca y con noticias de Molucas, aspiraba a ser recompensado en Portugal por Manoel I o *Venturoso*;

---

[3] Como evidencia el diseño conocido como "Zorzi" que muestra una desconcertante unión, sin solución de continuidad, de China y el Nuevo Mundo.

[4] La cartografía recibía la máxima atención: la expedición de Magallanes obtuvo casi 70.000 maravedís para mapas; el alistamiento de técnicos y la acción diplomática en Portugal y en Sevilla fue importante.

[5] Los Fernandes Lavrador, Caboto (Juan y Sebastián), Corte-Real (Gaspar y Miguel) y, después, Alvares Fagundes, Giovanni Verrazano, Estevan Gómez, John Rut, contribuyeron a generar la imagen disponible de aquellas coordenadas que, siglos más tarde se mostraron igualmente fracasadas por lo que respectas a aquella búsqueda.

[6] Relevante marino que pudo navegar en las expediciones de Vespucio (1497) y, en 1508, de Pinzón (según Herrera hasta las costas de Brasil). En 1514 se le envía hasta alcanzar las "espaldas de Castilla del Oro" y 1.700 leguas más hacia el Oeste, decía su capitulación. La expedición partió en 1515 llegó hasta el río de la Plata donde halló la muerte (Fernández de Enciso, 1987; Fernández de Navarrete, 1829). A principios de 1516 las otras dos naves arribaron al presumible canal interoceánico, cuya existencia fuera denunciada por los pilotos portugueses. Sin embargo, bastó que Solís y sus hombres probaran el agua para desvirtuar la hipótesis que Cristóbal Haro y Nuño Manuel (1513) habían difundido por Europa: resultaba difícil que el caudal que un océano volcaba en otro fuera dulce.

[7] La expedición de Solís tuvo otra complementaria en sentido inverso; Diego de Albítez, desde Santa María la Antigua del Darién, y también fracasó.

rechazado, ofreció sus servicios a Carlos I. Era un tiempo en que la influencia de portugueses en Sevilla era notable, cuando la relación con el rey Carlos era intensa. La nómina de portugueses españolizados es abultada y, también, de importancia (Gil, 2009)[8].

El personaje tenía suficiente experiencia y apoyos que permitieron la preparación de una magna expedición; la documentación, profusa, ofrece todos los detalles y vicisitudes. El cruce del estrecho "de los Patagones" exigió veintiséis días en condiciones lamentables; el relator del viaje vio con euforia la entrada en el Pacífico; recordó los sufrimientos soportados y *lloraron de alegría*; se ignora si era entusiasmo o que, simplemente, no disponían de ninguno mejor. El discutido Pigafetta, añadió: *creo que no hay mejor estrecho que este* (la expedición siguiente exigió duplicar el tiempo de travesía y de esfuerzo). No podían conocer que existía otro acceso algo más al Sur (Klein, 2016).

Los proyectos con mala o peor fortuna prosiguieron llevándose a cabo en pos de las islas de Tarsis, Ophir, Cipango y Cathay y otras de nombre fascinante como islas Rica del Oro y Rica de la Plata y demás maravillas que fueron apareciendo. Entre los viajes más notables, todavía en el Atlántico, se hallan los de Sebastián Caboto con el cartógrafo Alonso de Santa Cruz en la tripulación y en la sociedad patrocinadora. En todo caso constituyeron un avance extraordinario en el progreso de la cartografía por más que el entorno del estrecho siguiera planteando compromisos de diseño; mucho más si se realizaba sobre un globo, como el que construyera Reinel (hijo) que recordaba el factor de la Casa de Contratación, Sebastián Álvarez.

La cuestión que estaba establecida como esencial fue la "búsqueda del paso" y, cuando fue hallado permaneció siempre latente el descubrimiento de otros mejores o más asequibles. Desde el "Mar de Norte" pueden recordarse el porfiado empeño a la altura del subcontinente norteamericano, antes de 1513 y después de 1522: En el Istmo (río San Juan, Chiriquí y Bocas de Toro, río Chagres); sobre América del Sur, donde siempre era una opción posible las bocas de los grandes ríos como se intentó por el Mar de Solís o Río de la Plata; como se logró, posteriormente, al Sur, al sobrepasar el denominado cabo de Hornos (también con sus dificultades). Pero ahí está el bien nombrado estrecho de Magallanes, como paso definitivo hacia las Indias.

Entre los tripulantes aparece un Esteban Gómez: Fue todo un personaje; el originario Estêvão, piloto de la "San Antonio", no osó permanecer en la expedición magallánica e hizo una navegación particular S-N, de retorno (1521) que le convirtió en un audaz en el Atlántico Sur. Gómez obtuvo del rey Carlos apoyo[9] para realizar una expedición propia, minúscula en sus efectivos (una carabela y 29 tripulantes), para una empresa no menos arriesgada que la que había abandonado. Navegante esforzado recorrió la costa del continente norteamericano desde la península de Lavrador[10] hasta la Florida, pasando por las bocas del río San Antonio

[8] En la época "filipina" o de los Filipes, fue más fácil. Sousa Viterbo recoge los más notables que pasaron, y Boyd Bowman y otros han identificado miles de pasajeros a Indias.

[9] "Capitulación" (1523); AGI, *Indiferente*, 415, I: 30-32v. *Apud* Del Vas, 1986: 189-191.

[10] João Fernandes Lavrador costeó el N. de la América septentrional (c. 1500) dejando testimonio cartográfico, cuya toponimia permanece.

(Hudson)[11]. Otras aportaciones náuticas, destacadas, para el reconocimiento de la costa atlántica fueron las de *Lucas Vázquez de* Ayllón[12], Fernandes[13] y Diego García de Moguer[14].

La experiencia náutica y descubridora había conducido a delinear la costa de América en el Atlántico y a tantear el *Mar del Sur* (1513) en los extremos oriental y occidental (Cuesta, 2010 y 2012). Podría conjeturarse que en la nueva inmensidad marina se llegó a generar una forma de vértigo; sería posible hallar alguna analogía en la disposición de los vientos e incluso había la esperanza de que también hallarían islas oportunamente situadas. Ciertamente; pero no antes de que se hubiera cruzado la mitad meridional, en diagonal (Magallanes), y haber sido efectuados algunos ensayos, fracasados, en otras coordenadas. Pero hay que tomar en cuenta que las corrientes son los condicionantes que facilitan las singladuras, sin embargo, el impulsor de los barcos era el viento; asimismo era necesario la existencia, según las circunstancias, de puertos o surgideros o fondeaderos o apostaderos donde hacer aguada, carnaje, donde poder descansar o realizar reparaciones; de lugares quetuvieran un valor estratégico o logístico. Cuando se salió del Estrecho (28, noviembre, 1520) y quedaba atrás la *isla Desolación*, Magallanes halló aguas plácidas, *pacíficas*[15] pero lo que tenía por delante eran todas las dificultades descritas en las navegaciones a vela.

Los archipiélagos de Canarias y Azores habían sido puntos fundamentales para el retorno a Europa; en el Pacífico podía suponerse otras equivalentes. Las largas travesías, los minúsculos espacios en los barcos eran lugar de vida y propicios para la muerte[16]. En sus aguas, no solo los tripulantes sino también los propios navíos podían ser, y fueron con frecuencia, engullidos; quedaban disueltos –decía el poeta– como un azucarillo, sin dejar rastro alguno.

Magallanes puso rumbo ±NNO para hallar la línea equinoccial y, en su latitud, en su paralelo, encontrar las islas Molucas; fue a aterrizar en las Filipinas. Los sufrimientos

---

[11] Aún tuvo tiempo de enrolarse en la expedición de Pedro de Mendoza al Río de la Plata, y murió en el río Paraguay a manos de los nativos.

[12] Desarrolló otras actividades diferentes (1520-1521), pero sus relaciones con Francisco Gordillo y Pedro Quexo obtuvo noticias del área y se embarcaron en el reconocimiento de la línea litoral (1525 y 1526); unieron los descubrimientos de Ponce de León en la Florida con la "Terra nova" descubierta por los Corte Real para Inglaterra ("Capitulación", 1523) (AGI, *Indiferente*, 415, I: 32-37. *Apud* Del Vas, 1986: 192-198).- La capitulación era de descubrimiento de provincias que se enumeran y más allá, durante tres años. Los resultados fueron pobres, los descubrimientos amplios y los toponímicos poco permanentes. La cartografía muestra el testimonio de su actividad (falleció en 1526).

[13] Junto con Pêro de Barcelos pudo avistar en primer lugar (1498) y cartografió las costas del suroeste de Groenlandia, las adyacentes del nordeste de Norteamérica y dio noticias de ello. A su regreso, se embarcó hacia Bristol para descubrir en nombre de Inglaterra (1501).

[14] Superviviente de la expedición de Solís, informó del descubrimiento del río de la Plata; estuvo en la expedición de Magallanes-Elcano (una isla del índico lleva su nombre) y fue uno de los pocos que regresó. Con esa experiencia obtuvo una capitulación (Toledo, 24, noviembre, 1525) cuyos objetivos eran el Río de la Plata y la Especiería). Se quedó, en el Plata, como Solís; relató desde su salida de La Coruña en 1526 ("Capitulación y confirmación real", 1526 (AGI, *Indiferente*, 415, I: 24-27. *Apud*. Del Vas, 1986: 206-212).

[15] No es lo usual en aquellas latitudes (53°S) en que los potentes vientos del Oeste son famosos por su fuerza y unos sonidos cuyo nombre coloquial tiene eco onomatopéyico.

[16] Estaba previsto. Por ejemplo, la sucesión en el mando cuando Loaísa quedara como gobernador en las islas Molucas o muriera, el siguiente en el mando sería Elcano, que no tuvo opción, y sucesivamente Pedro de Vera, Rodrigo de Acuña, Jorge Manrique y Francisco de Hoces u otro elegido entre el tesorero, factor y contador y los capitanes de las naos.



Islas Molucas y Filipinas en el *Islario* de A. de Santa Cruz.

soportados han sido narrados reiteradamente; *tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco* antes de llegar a las islas de los Ladrones recuerda Pigafetta[17], fueron el testimonio de su alegría y precipitación al salir del laberíntico estrecho. No previeron la extensión de las aguas, el tiempo de travesía sin poder reaprovisionarse de lo imprescindible (López-Ríos, 1993); al salir al océano, con notable imprevisión, se lanzaron, en precario, hacia su objetivo.

Elucidario del nuevo océano.

He aquí la última frontera marítima del Nuevo Mundo; en ella, los ensayos y errores permitieron intuir algunos territorios, localizar ciertos, dejar atrás los demás hasta que, en el siglo XVIII, algunos eclesiásticos, militares y, sobre todo, las expediciones navales españoles, espoleadas por la presencia de holandeses[18], ingleses[19] y rusos[20], realizaron notables esfuerzos en el Pacífico Norte, en el Sur y en otras coordenadas.

En 1529 las *cartas universales* de la Casa de la Contratación y sus cartógrafos más célebres mostraron, con un sonoro silencio, la escasez de referencias en algunas regiones; Alonso de Chaves (una década posterior) fue el más locuaz, pero seguían en la oscuridad aquellos miles de kilómetros que constituían la cara oculta del Nuevo Mundo y las insuficiencias cartográficas en la de enfrente, donde confluye el Índico con el Pacífico, era el espacio de "cartografía más conflictiva"[21]. El citado Santa Cruz puso atención personal en islas precedidas por cartas con el mundo en su totalidad; pero la fecha no le permitió recoger las últimas aportaciones de viajeros en el nuevo océano; el Cronista Mayor de Indias (1601), entre otros, era muy parco en noticias sobre las Californias, por ejemplo.

[17] Línea costera incompleta de Nueva Guinea, como fue habitual en la cartografía de la región durante todo el siglo XVI y posteriormente. Ver, por ej. "Derrotero de los pilotos de la nao almirante de la expedición de Legazpi, Martínez Fortún y Diego Martín" (AGI. *Mapas. Filipinas*, 2: fol. 21).

[18] Entre los que sobresalen Oliver van Noort, Le Maire y Schouten, Tasman y Roggeveen.

[19] Antes del s. XIX son afamados los Drake, Cook, Vancouver y Flinders y Bass.

[20] Ya en el XIX: Krunzenshtern, Kotzebue, Golovnin, Bellinsgausen, Kotzebue y Lütke.

[21] El mundo insular localizado entre Malaca y Nueva Guinea, Japón y Java es el más significativo en la meta de viajes portugueses y españoles. En los mapas se perciben las costas bien conocidas de las partes que eran transitadas. Ejemplos: Costas N y S de Nueva Guinea Norte; forma y tamaño de Celebes y Gilolo… (Cuesta, 2008).

Las ensoñaciones de un paso náutico por latitudes medias fueron articuladas en el siglo XX por donde, *mutatis mutandis,* pasó Balboa a pie. El cronistas Acosta pensaba que no había más de siete leguas entre ambos mares, y *aunque se anden diez y ocho desde Nombre de Dios a Panamá e rodeando y buscando la comodidad del camino*; por otra parte, en su mentalidad religiosa, recordaba que escuchó la afirmación de que "juntar el un mar con el otro para hacer como el pasaje al Pirú… será anegar la tierra, porque quieren decir que el un mar está más bajo que el otro" (Acosta, 1962). Menos temerosos de Dios, los franceses y norteamericanos, se enfrentaron a la empresa sucesivamente con el consabido éxito técnico y económico, pero siglos más tarde.

Hasta el primer cuarto del siglo XVI existieron tres accesos definitivos, pero complejos: el Estrecho, el paso por latitudes más meridionales, que siempre ha permanecido expedito, y, naturalmente, el extremo del océano por poniente, siempre abierto para quienes tuvieran la capacidad marítima para afrontarlo y para los nativos; todos han desempeñado un rol importante, ineludible.

Para entonces, Vasco Núñez de Balboa había tenido ocasión de cruzar el istmo centroamericano, hollar las aguas del mar del Sur y solemnizar el ceremonial de su toma de posesión; se hallaba ante las islas de las Perlas en el golfo de San Miguel[22]. Balboa esbozó (1514) un itinerario desde Santa María la Antigua del Darién a la bahía de San Miguel, entre los golfos de Panamá y Nombre de Dios de la cartografía de Santa Cruz; pronto fue abandonado para, habilitar otro; reprodujeron la trocha india que comunicó Portobelo y el Pacífico. Durante veinte años, el aprovechamiento del río Chagres, con un punto estratégico en Cruces (como señala Herrera en el mapa de sus *Décadas*) que dio nombre a la nueva ruta: "Camino de las Cruces". La región fue conocida con el eufónico nombre de "Castilla del Oro".



Panamá, Portobelo (MNM 180 bis).

Pero el Mar del Sur era un verdadero Océano, el mayor; tan grande que no podía ser guardado, defendido o controlado. La posibilidad de abarcarlo exigía un esfuerzo fabuloso. Mejor si fuera coordinado desde los extremos de líneas de paralelos en el océano; a partir de puntos estratégicos e incluso logísticos situados con precisión y oportunidad. Se llegó a

[22] El mismo año, en el otro extremo del Pacífico, los portugueses ampliaban horizontes en aquel océano (en otro paralelo 15° más al N): Jorge Álvares, navegando desde Malaca, alcanzó Guanglong y el estuario del río de la Perla en la costa china (entre Macau y Hong Kong); posteriormente Mendes Pinto penetraría en más altas latitudes del Pacífico hasta el clásico Zipango.

la conclusión que establecer un sistema defensivo general sería muy problemático. No era sencillo; no fue posible.

Un esquema, a veces sugerido, conduce a poner la atención planteándolo desde bases de partida o sobre regiones de arribada; quizá, lo pertinente sea, en la presente ocasión, hacerlo sobre zonas objeto de atención en la costa americana y no sobra considerar la coordenada temporal, facilitadora. Primero fue desde la Casa de la Contratación de La Coruña hasta el extremo asiático del Pacífico y, a continuación, tratar de enlazar con la fachada oculta del Nuevo Mundo; fue algo que exigió una energía y continuidad excesivas. Los itinerarios de retorno eran de dificultad superior. Abarcar el proceso de conocimiento de tamaña superficie oceánica e incluso la línea N-S de las Indias es, únicamente, abordable por puntos de partida (La Coruña, Panamá, Manila) o, al menos, sobre grandes áreas de arribada (América del Norte, América del Sur). Era obvio que la distancia entre Molucas y Filipinas con España se aseguraban y acortaban sustancialmente alcanzando el continente Americano; la otra cuestión era cruzar *Tierra firme*; fueron aprovechados el Camino de Cruces y la ruta Acapulco-México-Veracruz.

Las fachadas del Pacífico; exploraciones y diseño.

Al observar los descubrimientos y exploraciones de aquel océano aparece una especie de puzle complejo, con sinnúmero de piezas. En un principio, estudiando las derrotas seguidas por las naves podría optarse por clasificarlas por su distancia a "tierra firme": *las inmediatas* (de desarrollo costero o con una separación de unas 650 millas desde el continente) y *las de larga distancia*; estas últimas tan problemáticas que tuvieron, durante décadas, una dificultad insalvable: el retorno, que recibió el nombre de "tornaviaje".

Podría establecerse cierta analogía inicial entre ambos mares; en el Atlántico (1492, Descubrimiento y 1503, Casa de la Contratación) y en el Pacífico (1519, descubrimientos de Magallanes[23] y, después de los establecimientos de la Casa de la Contratación de La Coruña, el Consejo de Indias y, al final de la década, la firma del tratado de Zaragoza (1529); la ejecución de empresas, la participación de protagonistas, la repercusión cartográfica y la resonancia toponímica fueron importantes.



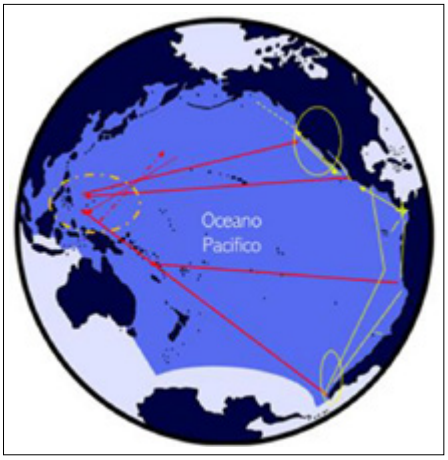
El Pacífico en Imagen del Pacífico en la cartografía europea de 1513.

[23] Coincidente con la fundación de Panamá, publicación de la *Suma* de Enciso, la empresa de Cortés…).

Las complicaciones náuticas del océano comenzaban a manifestarse; reconocer y describir una extensión oceánica de 170 millones de km^2., navegando a vela, con escasos barcos y carencia de puertos y en las demás condiciones que han sido descritas numerosas veces, tenía sus inconvenientes. De otro carácter, tampoco es simple la aventura de tratar de abarcarlo en *mil imágenes* lo que se sintetiza más y mejor con una palabra: *Pacífico*. Las Indias se habían mostrado como una barrera náutica impracticable, las opciones de éxito eran simples: transitar por el SO o por el NO, imposible pero el esfuerzo no fue inútil[24]; es decisivo el protagonismo del hielo, al menos, hasta que el "cambio climático" permita el paso. La experiencia política del siglo XV puede –o no– servir de ejemplo en las relaciones internacionales.

Expediciones de larga distancia.

Cuando se abre un portón no puede evitarse su cruce, avanzar más allá, ampliar horizontes geográficos y expandir fronteras, con todas sus consecuencias: contacto, conocimiento, control y colonización. Por lo que respecta al tema, inicial e inmediatamente se sucedió el reconocimiento del istmo y la fundación de Panamá; el deseo era enviar hasta cinco flotas desde la nueva Casa de la Contratación para el control y beneficio de la Especiería. Además la búsqueda de lo que fue denominado "tornaviaje"; su hallazgo era, si no superior, al menos tan importante como el "viaje" de acceso.



Trayectorias dominantes en las expediciones españolas sobre el Pacífico[24].

Desde La Coruña se pretendió explotar el éxito de Elcano a través del Estrecho. Era necesario cruzar el Pacífico E a O y además, más complicado, regresar con rumbo de O a E. El primer ensayo de travesía O-E, de retorno, malogrado, fue el de Gonzalo Gómez de Espinosa que, viajando en la nao "Trinidad" (capitana de la expedición de Magallanes) desde las Molucas rumbo a la Nueva España, ascendió en latitud hasta los 44° N, pero en longitud muy alejada de América, y no halló otro medio de supervivencia que regresar a la Especiería[26]; acabó fondeando en la isla de Tidore (1522).

[24] Dos ilustres marinos (1792) habían valorado positivamente el esfuerzo humano y técnico; puede aceptarse lo que ellos afirmaban: "si bien no ha producido el hallazgo apetecido ha sido, sin embargo, de suma utilidad a la geografía y al progreso de los conocimientos humanos" (Alcalá Galiano, I).

[25] Balboa, Solís, Magallanes y Elcano, Loaísa, Guevara, Saavedra y Grijalva, Camargo, Rodríguez Cabrillo, Villalobos, De la Torre, Retes, Pedro de Valdivia, Esteban Rodríguez, Legazpi, Urdaneta, Arellano, Salcedo, Mendaña, Torres, Sarmiento de Gamboa, Ferrer Maldonado, Juan de Fuca, Bartolomé de Fonte, Antonio de Vea, Iriarte, del Pez, Quiroga, Bodega y Quadra, Diego de Ortega, Arteaga, Caamaño, Bustamante, Malaspina, Espinosa y Tello…

[26] Ver cartela en la *Carta Universal* de D. Ribero (facsímil del AMN y en PMC).

Una travesía, semiexitosa, fruto de una defección, tuvo lugar en 1526. No deja de ser interesante que el recién descubierto Estrecho, dejando al Sur la isla Desolación (primero de junio de 1526) una de las embarcaciones de Jofre de Loaísa, el patache "Santiago", abandonara la flotilla. Santiago Guevara acabó mandando aquel pequeño barco e hizo una

travesía extraordinaria que, aprovechando la corriente del Sur paralela al continente y vientos favorables, los condujo desde el Estrecho hasta Tehuantepec (25, julio, 1526) en un trayecto autónomo superior a 5.500 millas del que no queda resto cartográfico ni siquiera a nivel de boceto.

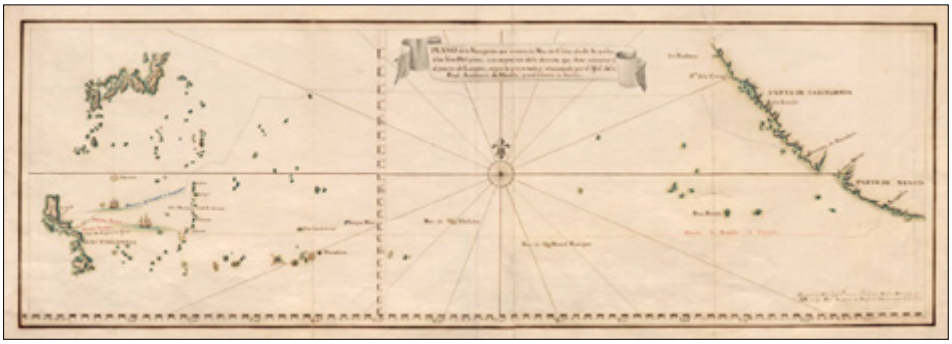
En esta etapa de retornos, fallidos, desde el Oriente hacia Nueva España, es preciso citar a Álvaro Saavedra que, por dos veces se engolfó en el océano y las dos veces se vio obligado a regresar a las islas Molucas, la primera desde la latitud de las islas Marianas (1528) y, la segunda (1529) no llegó a sobreasar los 28°N. Su objetivo, malogrado, era ambicioso. Cortés le había marcado unas misiones seductores: recuperar los supervivientes de otras expediciones a la Especiería, conquistar fortalezas portuguesas, seleccionar ejemplares de las mejores especias con el deseo de trasplantarlas y cultivarlas en la Nueva España.

Saavedra creyó alcanzar las islas de los Ladrones (en realidad eran las Marshall o las Carolinas); pudieron llegar al sur de Mindanao y finalmente a la isla de Tidore. Hallaron a Hernando de la Torre y los treinta supervivientes de la expedición de Loaísa. Un trimestre más tarde inició el retorno (1528) hasta llegar a Nueva Guinea (Isla de Oro); con nuevo rumbo pudieron alcanzar los 14° N; su intento concluyó en las Molucas. Una segunda tentativa los llevó hasta los 26º; no solo volvió a fracasar, acabó muriendo; para entonces el litigio por la posesión y pertenencia de la Especiería había concluido[27].

En el Pacífico central, un archipiélago era accesible sin aparentes complicaciones, siempre que hubiera capacidad para cruzar el océano. Fue observado por algunos (Toribio Alonso de Salazar y Diego de Saavedra, en 1526); tomó posesión (en 1528) y fracasó reiteradamente en su intento de retornar a Nueva España; otros navegantes visitaron aquella región: en 1542, 1543, 1545 e, incluso, hizo escala Legazpi (1565). La toponimia fue cambiante hasta que, avanzado el siglo XVIII, Francisco Lezcano las denominó Carolinas (reinaba Carlos II), que incluían también las Palaos.

El virrey Antonio de Mendoza envió la expedición de Ruy López de Villalobos (1543) hacia las islas de las Especias (Varela, 1983) y en su derrota tocó en algunas islas (de las Carolinas) y atolones (de las Marshal) y llegó a las Filipinas y Molucas, donde falleció. Otra vez se planteaba realizar el inaccesible, todavía, tornaviaje; Bernardo de la Torre fue

[27] "Relación hecha por Vicente de Nápoles", de la armada de Saavedra (1526) desde Zihuatanejo hacia las Molucas. Detalla los acontecimientos de esta expedición, prisiones y muertes en el tornaviaje a Nueva España; los problemas náuticos les llevaron a Goa y se entregaron al gobernador portugués. Pidieron ayuda para regresar a España. Llegaron a Lisboa en 1534 (AGI, *Patronato*, 43, 2, 9). Dejaron información del viaje; participaron como escribano y marinero respectivamente y redactaron sendas relaciones de viaje y de las vicisitudes (muertes, deterioro, averías…) y dispersión, de formar que no volvieron a tener noticias unos de otros.



Rutas del Galeón, 1780 [27] (AMN)

el destinado a fracasar en esta ocasión, después de haber hecho algunas aportaciones a la cartografía, pasando por las islas del Arzobispo y descubrir Iwo Jima y Volcano. Otro ensayo fue llevado a cabo por Íñigo Ortiz de Retes; tampoco tuvo éxito en su tentativa de hallar la derrota hacia la Nueva España pero, al menos, recorrió la fachada norte de Nueva Guinea.

> Urdaneta deseaba acceder, precisamente, a esta isla pero la expedición de López de Legazpi recibió instrucciones para dirigirse a las islas Filipinas (*San Lázaro*). En 1565 llegaron a las Marshall, Guam, una de los Ladrones y Filipinas (Leyte, Mindanao y Cebú). Fundó un asentamiento, *San Miguel* (luego lo cambió por *Santísimo Nombre de Jesús*). Pero, en cumplimiento de sus instrucciones envió un barco a Nueva España para darlo a conocer y esperando recibir ayuda. La nave, tripulada por Felipe Salcedo con la inestimable ayuda de Urdaneta alcanzó casi los 50° N antes de descender hacia el cabo Mendocino (40°), evitando los problemas náuticos costeros y alcanzar el puerto de Acapulco, en octubre. Quedaba abierta la *ruta del Galeón*.

Los viajes de larga distancia prosiguieron desde el puerto de El Callao y otros del virreinato, ya en la segunda mitad del siglo XVI; su rumbo era el Oeste y generalmente acabaron arribando a la Especiería, Filipinas y, finalmente Nueva España si les iba bien; su éxito fue de índole geográfico. Álvaro de Mendaña (1567) alcanzó las "islas de Poniente" (Salomón) y quedó seducido por el ambiente; pretendió regresar a ellas. El virrey Toledo no comprendió el eventual interés de tanto gasto; pero, el navegante logró una capitulación y, eventualmente, el cargo de Adelantado y el título de marqués del Mar del Sur. Su nueva expedición (1595) fracasó. Dejó a su esposa (Isabel de Barreto) al mando; ayudada por Quirós, llegó a Nueva España pasando por Filipinas.

Precisamente Fernández Quirós, experto viajero y relator atractivo, navegando desde El Callao alcanzó las Salomón, descubrió algunos islotes (casi todos deshabitados) y pensó

[28] Durante los siglos XVI y XVII, el Galeón partía de Acapulco a fines de año y arribaba a Manila a comienzos de julio; la derrota de tornaviaje se iniciaba en Julio para arribar a puerto novohispano en diciembre. Pero se desarrollaron otras derrotas en el siglo siguiente con objeto de acortar la duración del viaje y minorar las pérdidas por contrabando.

que había alcanzado "Austrialia del Espíritu Santo"[29]; los vientos hicieron que arrumbaran a Nueva España pasando por las Molucas, Filipinas y Nueva Guinea. Atrás quedó Luis Váez de Torres en Nueva Guinea y aquella isla apareció separada de Australia en los mapas; cruzó el estrecho – de Torres – y arribó a Nueva España vía Filipinas.

Como la actividad pirática contra buques españoles en aguas de ambos océanos era intensa, la información recogida en el virreinato peruano era clave para la defensa hispánica que preocupado a Felipe II (también a sus sucesores III y IV). El virrey Amat (Rodríguez Casado, 1947 y 1949); ordenó atender el sistema defensivo del Pacífico, la atención a las islas susceptibles en ser refugio de contrabandistas de distinta calaña, especialmente la Tierra de David; en su cumplimiento tuvo un papel notable Felipe González Ahedo (o Haedo). Avistó una isla desconocida en los mapas, la bojearon y tomaron posesión con el nombre de David (1770) y, para contribuir a la ceremonia de confusión sobre la toponimia del Pacífico, los frailes la denominaron San Carlos, posteriormente conocida por Pascua. Su mejor aportación fue geográfica y arqueológico-artística (Mellén, 1986).

Navegaciones de proximidad.

Una cercanía a escala americana pero unas navegaciones interesantes, fundamentales para el reconocimiento y comunicación de la costa pacífica de América del Sur; desarrolladas a una distancia del continente de 540 (Tomás de Berlanga) o 380 millas náuticas (Juan Fernández), respectivamente o, en la misma costa, como hicieran Juan Ladrillero, Francisco Cortés y, posteriormente, González Agüero y otros.

De tal modo, deben ser mencionados, al menos estos tres personajes. Un sugestivo viaje descubridor con partida en Panamá tuvo por protagonista al dominico Tomás de Berlanga y obtuvo un éxito, no buscado; descubrió, el archipiélago de las Galápagos (Cuesta, 1986). Su misión pacificadora y su información sociopolítica, no le oculto sus observaciones, su convicción de la importancia del "paso" e hizo una valoración positiva. Juan Fernández (Historia, IX) descubrió las islas de Santa Cecilia que, ahora, llevan el nombre de aquel navegante (1574); fue una singladura lenta y arriesgada que le permitió llegar a aquellas islas realizando una aportación valiosa para la navegación: pilotando desde El Callao hacia el Sur logró reducir a solo un mes los tres que se tardaban hasta Valparaíso. Ciertamente en el bucle que realizó descubrió otras islas en aquel espacio semivacío[30] al menos en apariencia. En esta región sureña estuvo fray Pedro González de Agüero; sus aportaciones geográficas fueron atractivas y minuciosas; navegó por aquellos canales y ensenadas (entre los ±40 y 47°S.) e incluso buscó la "Ciudad de los Césares"[31].

[29] En la carta de Godinho de Eredia basada en Quirós no aparece Australia, en su lugar, se halla "Nova Gerusalem".

[30] Asimismo sucede con el primer avistador de la Antártida que fue estudiado por Juan Batista; habiendo zarpado desde Valparaíso (1603), se ha calculado que Gabriel de Castilla pudo alcanzar los 64°S y pudo contemplar las islas Shetland del Sur, ya fuera del Pacífico.

[31] De Agüero son: *Descripción de la provincia y Archipiélago de Chiloé en el Reino de Chile* y *Obispado de la Concepción..., con informes reservados para el Rey* (1791).



Golfo de Panamá (AMN, 180 bis); Lima y El Callao [31] (AMN, 1202, 92).

Desde la base inicial en el Pacífico, Panamá, fueron ampliándose horizontes geográficos en todas direcciones (Morales, 1988, I, IV, 2 y 3). *Grupos de conquistadores* exploraron el istmo; otros capitanes de mar y guerra, se diría después, descubrieron las islas inmediatas y la costa con el objetivo de enlazar con la Nueva España y, hacia el sur, a la búsqueda de territorios y riquezas análogas a las halladas en el Anáhuac.

La base, la estructura geográfica del área y la actividad intensa concentrada en aquel territorio facilitaron las actividades de diversos protagonistas; entre otros se halla Juan Alonso de Badajoz el descubridor de las islas de las Perlas (y de la mayor, *Rica*). Gaspar Morales (1515), con Francisco Pizarro en su grupo, fue enviado a la exploración precisamente de aquellas islas; arribó a la isla Flores (Terarequí) donde consiguió, entre otros objetivos tres singulares: el control del pequeño archipiélago, noticias de la existencia de una tierra fabulosa (*Birú*) y la obtención de una perla, grande, valiosa, que llegó a tener nombre propio, "Peregrina".

Hacia el Norte, Andrés Niño obtuvo la autorización para preparar una armada en Castilla del Oro, con Gil González Dávila (1522). Niño costeó el Pacífico recorriendo el istmo hasta el golfo de Fonseca (quizá alcanzando la latitud de Guatemala). González Dávila abandonó la navegación y entró por Costa Rica hacia el N. y descubrió el "mar Dulce" (lago de Nicaragua).

> Hacia el Sur, Pascual de Andagoya con autorización de Pedrarias Dávila efectuó una jornada (1522); costeó hasta sobrepasar los 4° N aunque, se afirma, no llegó al río San Juan y, con tantos sobresaltos -durante tres años no pudo montar a caballo- había amanecido al otro día tullido (Colección, IV, I). Una nueva expedición (1540), con tres naves y dos centenares de hombres recorrió la costa actual de Colombia entrando por el río San Juan (Herrera, 1991, I, *Descripción*, mapa 10); reconocieron el espacio inmediato[33].

[32] "Si alguno viniere a reconocer por sotavento de Acapulco y no lo conociere por estar la tierra cerrada y viere unos farallones blancos que revienta la mar en ellos, sabrá que están sobre el Puerto el Marqués. Cerros de la Brea… Demostración de la isla de Acapulco demorando al nornoroeste".

[33] "Carta del Adelantado Pascual Andagoya dirigida al Emperador Carlos V sobre su partida de Panamá y prosecución de su viaje y reconocimiento hasta Cali". Cali, 15 de septiembre de 1540 (BNM, ms. 19.267).



Puertos de Valparaíso y de Ulloa (AMN, 1202); isla de Juan Fernández (AMN, 180 b).

Para entonces Francisco Pizarro dispuso de tres oportunidades rumbo a Perú. Recorrió un tramo interesante de la costa pacífica, Colombia-Ecuador hasta el norte peruano; en el segundo viaje (1526), su piloto, Bartolomé Ruiz, pudo descubrir la bahía de San Mateo, las islas del Gallo y la Gorgona. También pudieron apreciar una balsa de Guayas, con vela; el barco indígena americano más capaz con menos tripulantes. La fundación de Lima permitió que, desde su puerto (El Callao), fueran realizadas expediciones hacia el Sur y el Oeste del océano.

El Pacífico meridional tuvo una apertura singular, el Estrecho, y la navegación del océano Magallanes y Guevara; también fueron litorales las que partieron de El Callao, Paita y otros puertos. Naturalmente fueron avistados algunos tramos costeros; son las navegaciones de Alonso Camargo (1540) que observó, desde la cubierta, la costa de "Isla Grande". Más detenida fue la exploración de Francisco de Ulloa (8, noviembre, 1553) que pudo valorar la complejidad de aquel archipiélago. Una década más tarde Martín Ruiz de Gamboa, impuso el topónimo (1567) Nueva Galicia a aquel territorio chilota. Francisco de Ulloa (Navarro 1994) desde Chile, impulsado por Valdivia (Colección I, V; II, I), llegó a cruzar el Estrecho (acción de Hernán Gallego, capitán de una nave) para tornar a su base de partida; los otros dos barcos ya lo habían hecho después de observar las islas de Chiloé (Orellana, 2006).

Juan Ladrillero de Moguer fue piloto de la expedición de Andagoya; después Hurtado Mendoza le encomendó el reconocimiento y cartografiado de la costa meridional del Pacífico americano (González-Barrera, 2010) y verificar la posible presencia de piratas o corsarios. La derrota los llevó desde Concepción por Valdivia hasta el Estrecho de Magallanes y observar la isla Grande (1558). Sin embargo, el navío de Francisco Cortés (Ladrillero, 2024, González-Barrera, 2010) y el bergantín se separaron en una tormenta y jamás encontraron al San Luis por lo que, llegados al estrecho de Magallanes, decidieron regresar a Valdivia sin haber cumplido su cometido. Las dificultades de la travesía no cesaron; las descripciones fueron varias: *Descripción de la costa del Mar Océano desde el sur de Valdivia hasta el estrecho de Magallanes,* no fue la única por parte de los tripulantes. Martín Ruiz de Gamboa (Sarabia Viejo, 1988) pasó a Chile en 1552 y adquirió una notoriedad destacable (Colección, vol. III); sufrió una derrota a manos de los chilotas indígenas. Hubo otros más[34].

[34] Fue en el siglo XVIII cuando la expulsión de los jesuitas dio paso a los franciscanos. Embarcaron en El Callao y 42 días después alcanzaron San Carlos de Chiloé, en una región marítima, en altas latitudes meridionales, frías, con escasez de población, pobreza de recursos, dificultad de movilidad y vida especialmente dificultosa; tanto que unos años después (1791) sobrevivían cinco frailes.

Del Pacífico al Atlántico.

He ahí otro núcleo de nuevos descubrimientos con otras claves; estímulos y más problemas surgieron en el reconocimiento del Pacífico Norte. Sus pilares fueron la búsqueda de un estrecho inexistente, el reclamo de una gran cultura, de la que habían oído hablar, y un señuelo, fabulosas riquezas. El resultado fue alguna contribución al diseño de la costa septentrional del Pacífico americano.

Hallar un *paso* interoceánico de O a E fue novedoso, infructuoso, interesante, ilustrador y frustrante. Las opciones podían ser varias, pero las claves se hallaban en ambos extremos: Nueva España y Filipinas; surgió la imposibilidad desde los inicios hasta que se estableció la "ruta de tornaviaje" desde oriente (1565). También se produjo un valioso éxito: el reconocimiento de la línea costera septentrional de América.



La "isla" de California en 1656, obra de N. Sanson.

El acreditado Hernán Cortés tuvo un sorprendente protagonismo (Portillo, 1982, 145). Al año siguiente de la conquista de Tenochtitlan ya se hallaba revelando sus intereses por ampliar horizontes más al Norte; podrían existir otros pueblos semejantes a los que había hallado en el Anáhuac. Se manifestó en su inversión en construcción naval (Hernández, 199). Rodríguez Villafuerte situó un taller en Zacatula y *Ciguatanejo* (Zihuatanejo).

Los carpinteros de ribera construyeron cuatro pequeñas naves para costear hacia el norte. Cortés esperaba ofrecer al Rey tanta grandeza como para que se considerara nada menos que "monarca del mundo" (ídem. 229). Las dificultades de los artífices, aunque reducidas por el tránsito Tehuantepec-Coatzacoalcos, hicieron que Carlos I ordenara inmediatamente (1523) la búsqueda de un Estrecho del Mar del Sur al Mar del Norte, y una derrota para llegar al Oriente y tornar desde las Molucas y Malaca; fueron las expediciones que condujeron al conquistador a la ruina; las de Mendoza (1532), Diego Becerra (1533) y Ulloa (1539-1540), además de la dirigida por el propio Cortés (1535)[35]. A todos los protagonistas pedía que trajesen larga relación… de los grandes secretos que había en los lugares que alcanzaban (Herrera, *Décadas*, ed. 1991, II, 428).

Aquellas gentes reconocieron desde Colima y Zacatula, Zihuatanejo a Acapulco y hasta Tehuantepec; en estos últimos fueron reparados a toda prisa los cinco barcos que había dejado

[35] Instrucciones de Hernán Cortés, para viajes en el Mar de Sur, a Saavedra, a Guiral, a Hurtado de Mendoza y a Avellaneda, Cerón y Gavarro (Hernández, 1963, 372-389).

en el Mar del Sur[36]; fue la primera gran pérdida, cuando ya el Emperador estaba atraído por el hallazgo de un nuevo acceso por aquellas latitudes. Envío la expedición de Álvaro de Saavedra con objetivos (Zihuatanejo en 1527) en aguas inmediatas hacia el Norte y en los territorios septentrionales. Las aspiraciones eran grandiosas, no menores que las mexicanas obtenidas, pero la animadversión de los sucesores de Cortés en la capital novohispana (Nuño de Guzmán y el virrey Mendoza) no le dejaron en paz. El conquistador hubo de esforzarse en la Corte y lograr, con las condiciones habituales una capitulación otorgada por la propia reina, Isabel de Portugal (1529), "para ir a descubrir las islas y tierras que están en el mar del Sur de la Nueva España… a vuestra costa" (Del Vas, 1986, 256-258).

El personaje realizó una nueva inversión y sumó un nuevo fracaso. Hurtado de Mendoza (1532) en un reconocimiento litoral desde Acapulco con rumbo Norte, cumpliendo órdenes de Cortés (Hernández, 1963, 385), observando la costa y verificando la potencia naval de aquellos pobladores; sobrepasó la bahía Banderas, descubrió las islas Magdalena y las Mª. Madre, Mª. Magdalena y Mª. Cleofás (las *Tres Marías*). Se refugió en Colima, donde acabó sus días; entre tanto, el otro barco restante, al mando de Fortún Jiménez, regresaba desde la península de California con algunos testimonios de riqueza, perlas.



Recomendaciones a la entrada y salida del Puerto de Acapulco
AMN, 1202.

Para entonces, Cortés ya estaba bien preparado en Tehuantepec. Carpinteros de ribera construyeron dos navíos de (de 90 y 70 toneles), no se podían mejorar; parecía óptimo; buena gente de mar y el mejor piloto. El resultado, desastroso: un barco alcanzó una isla y regresó con más pena que gloria. En el otro, un motín acabó con Becerra, dos franciscanos y varios oficiales fueron abandonados en la costa; el piloto, Fortún Jiménez, navegó hacia el Oeste y descubrió una "isla", California. Jiménez murió a manos indias y el resto cruzó hasta Jalisco de vuelta e informó que aquella tierra era rica (andando el tiempo las perlas fueron objetivo de varias empresas (Vizcaíno, Cardona, Ortega, Porter) que estudió Hernández Aparicio.

Hernán Cortés apresuró los preparativos para verificar los sucesos en aquellas costas y emprendió personalmente la acción. Su llamada fue ampliamente respondida[37]. Tres navíos pusieron rumbo a la tierra en donde Fortún había muerto. La navegación (1535), lenta, le

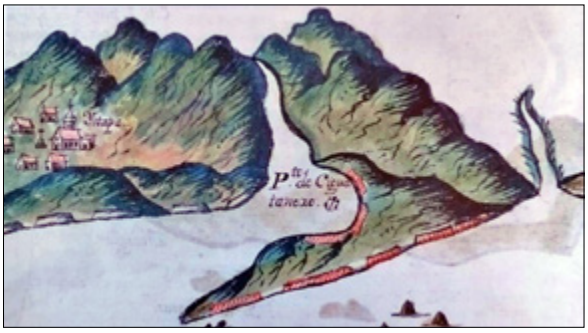
[36] Ya estaban podridos y destruidos y todos los aparejos de ellos y muchas armas y artillería, que lo destruyeron los oidores pasados como toda nuestra hacienda… (Hernández, 498).

[37] Embarcaron 320 personas de oficios diversas, 37 mujeres; llevaban 150 caballos y gran cantidad de pertrechos.

ocupó 16 días y avistó la tierra que llamó "Sierras de San Felipe" y, sucesivamente las islas Santiago, San Miguel y San Cristóbal; arribó a la bahía y puerto de Santa Cruz donde realizó todo el protocolo clásico de descubrimiento y toma de posesión, conforme reza el acta del escribano Miguel de Castro (entre los testigos, se hallaba Francisco de Ulloa y Domingo del Castillo). El retorno al puerto de salida fue el comienzo del desastre, dispersión de las naves, enfermedad, decepción y desprestigio. No tuvo mayor éxito su último hombre, Andrés de Tapia; pero, en un año (1537) navegó el entorno de toda la península de California[38].

En Sevilla la noción sobre aquellas tierras era escasa[39]. Las noticias que recibió Cortés, comunicadas por Francisco de Ulloa, le impulsaron a regresar a la capital virreinal; él permaneció con 30 hombres en la "isla de Santa Cruz" que fue tornándose en California (González, 1985); queda una copia del mapa de Domingo (Portillo 1982, 153).

En efecto, Cortés encargó a Francisco de Ulloa (1539, navegar a lo largo de la península de California (Navarro 1994: 45 y ss.) para, entre otras actividades, verificar la eventual existencia de un estrecho hacia el mar del Norte. Para entonces, Gómez de Espinosa había realizado un viaje en busca del paso del NO (1524) que relató y que contribuyó al cartografiado y toponimia de la costa oriental de américa del Norte (Herrera 1991; Vigneras, 1957 y PMC, 1960, I).



"Puerto de Ciguatanexo", *Derrotero de las costas del Pacífico* (AMN)

Dos protagonistas especiales habían aparecido en escena para estímulo y complicación exploradora del Norte de la Nueva España, afectando a la fachada marítima del Oeste. Uno fue Alvar Núñez, el náufrago explorador; el otro, Marcos de Niza, el fraile solitario, que dedicó ocho años a verificar sobre aquellos áridos espacios la posible existencia de las quiméricas maravillas que se habían difundido. Por si fuera poco, hay que recordar que también arribaba el primer Virrey de la Nueva España.

Fue entonces cuando apareció, con personalidad propia, Francisco de Ulloa (1539) en una serie de actividades que desarrolló en su expedición[40]; recorrió las costas del golfo y

[38] *Relación de Andrés de Tapia* (RAH, 9/3688, h. 383-398).

[39] Alonso de Chaves describe "El golfo de San Miguel está NE SO con el de Urabá, hay 25 leguas de tierra de uno a otro. Está el de San Miguel al SO, tiene de entrada 10 y de longitud 25 leguas. Al SO se halla la isla de las Perlas". "De los puertos ríos y cabos del Mar del Sur", desde "Punta de Colta, en 10 ¾ O" y "río de Sancti Spiritus, en la costa del Mar del Sur, está en 210. Está al NNO del golfo Salado, dista de él 38 leguas. Este río es el postrero que se sabe en esta costa hasta el año de 1536" (Castañeda, 1977). Ver, asimismo, Santa Cruz (2003, mapa 1º).

[40] Compuesta por sendos barcos bien pertrechados, con medio centenar de hombres y todos los implementos necesarios para una navegación de descubrimiento. Se conocen dos documentos que es pertinente reseñar: "Memoria y relación del viaje de descubrimiento… 1540, por Pedro de Palenzia" (Navarro, 1994, 181) y "Relación, por Francisco Preciado, del descubrimiento del capitán Francisco de Ulloa… 1540" (Ídem, 233).

del Pacífico californiano hasta el cabo del Engaño, cerca de la isla de Cedros, dibujado por el piloto Domingo del Castillo. Su objetivo engloba desde la recuperación de supervivientes, ampliación de horizontes geográficos con toma de posesión de nuevos territorios no tenidos por otros, verificar lo que de verosímil hubiera en las noticias de Cabeza de Vaca e indagar la existencia de un "paso" del Pacífico al Atlántico (Navarro, 1994, 48). Menos de un año duró la ilusión porque también escasearon los víveres y la falta de alicientes.

Precisamente Cabrillo[41] ejecutó una de las más atrayentes expediciones (27, junio, 1542) para conocer la epidermis de las Californias[42]; en un fondeadero idóneo que llamó "San Miguel" (32°42'54" de lat. N.) fundó un asentamiento: es San Diego (Cabrilho, 2024). El reconocimiento costero más septentrional fue objeto de otras expediciones; tuvieron diferentes intereses, pero con un objetivo común con las de la primera mitad del siglo XVI: el hallazgo del paso náutico del Pacífico al Atlántico por encima de los 40° N [43].

El virrey Mendoza (1538) hizo un intento de descubrimientos en California y costa del mar del Sur; cuatro hombres de Cortés más tres frailes alcanzaron el puerto de la Paz (24°) pero *no les pareció la tierra tan buena como ellos quisie*ran; regresaron. Por tierra, costeando por Nueva Galicia, fueron dos frailes y 12 soldados; las riquezas que buscaban eran almas y minas, respectivamente. Sin embargo, la gran expedición (1540) fue la de Francisco Vázquez Coronado (260 hombres a caballo, 60 infantes)[44] para verificar aquellas ciudades fabulosas, Quivira y Cíbola, que aparecen en la cartografía. Melchor Díaz con 15 personas fueron enviados hacia el Norte en busca de apoyo de otro grupo anterior (Alarcón) que ya se hallaba de regreso a Acapulco. Las ilusiones frustradas no ocultan los éxitos geográficos por más que pudieron ser desoladores para los expedicionarios; el testimonio de García López de Cárdenas y su presencia en el Cañón del Colorado, es uno más.

> Con posterioridad, durante el siglo XVIII, fueron desarrolladas numerosas expediciones protagonizadas por religiosos, marinos y militares que, por separados o en cooperación, contribuyeron a los descubrimientos y "redescubrimientos" de toda aquella fachada pacífica del Nuevo Mundo: Gaspar de Portolá con Junípero Serra y Juan Vizcaíno (1769) construyeron la misión de San Diego de Alcalá que

[41] Objeto de un tradicional debate sobre la localidad de su nacimiento (Kramer, 2018; Cabrilho, 2024) quizá estimulado por una corriente *deconstructora*.

[42] Con una rica toponimia en una especie de *cuaderno de bitácora* o de un derrotero en que los grados de latitud y los nombres geográficos así como su exacta localización actual hubiera necesitado mayor precisión: punta de California, bahía San José, puerto San Lucas, surgidero de punta de Santa Catalina y puerto Santiago… (22 agosto "Martes siguiente, el capitán Juan Rodríguez Cabrillo fue en tierra y tomó posesión della …y le puso nombre: el puerto de la Posesión")… nuevamente en isla Posesión (3 de enero de 1543 "falleció desta presente vida Juan Rodríguez Cabrillo…dejó por capitán al piloto mayor que era un Bartolomé Ferrelo, natural levantisco…pusieron por nombre a la isla, Juan Rodríguez", para rendir viaje en el puerto de Navidad (14, abril) ya al mando de Ferrelo (Colección de diarios: 27-42, lám. III). Ver la carta hidrográfica desde el cabo San Lucas al cabo Mendocino (AMN, 4-B-10).

[43] Cuestión tangencial es el origen biográfico del personaje; ha generado un debate –con base o participación de varios historiadores, entre ellos, Cabrillo, Herrera, Kelsey, Kramer, León, Portillo, Wagner y Mallão.

[44] Hernando de Alarcón navegó por el mar de Cortés hacia su extremo con provisiones para los expedicionarios terrestres (Ramusio, III).

se estabilizó más tarde (1774). En este elenco de buscadores de un paso septentrional existes algunos nombres sobresalientes; de algunos de aquellas expediciones queda una documentación portentosa y numerosas publicaciones Desde el apostadero de San Blas las realizadas por hombres y medios españoles es bien conocida (Higueras, 1985; Cerezo, 1991).

Desde el otro extremo del océano se hicieron intentos de aproximarse a aquel espacio; importaba tanto por defensa, particularmente, de la ruta del Galeón, cuando Drake y Cavendish ya se hallaban en plena actividad pirática y rivalidad náutica. Tres personajes destacados, fracasaron: Francisco Gali, Pedro Unamuno y Sebastián Rodríguez Cermeño. La falta de puertos y la escasez de barcos potentes pesaban sobre aquellas aguas.

Por su parte Juan de Fuca (1592) creyó hallar el estrecho de Anián en 47° N. y Bartolomé de Fonte lo indagó (1640) desde la bahía de Hudson hacia el oeste. Anteriormente habían sido enviadas otros viajes por el Atlántico Norte. Todos acabaron fracasando por causa de la congelación de aguas y la exigua población indígena que poblaba aquellas inhóspitas tierras aquejadas de permafrost. Los nombres enumerados llenan la que se puede considerar primera etapa en la búsqueda del consabido paso por el noroeste.

Sin entrar en detalles minuciosos, durante el siglo XVII continuó la búsqueda con insistencia y esfuerzo encomiables tanto de modo oficial como de por compañías de navegación y comercio. Un inglés (Hudson) al servicio de la Compañía de Moscovia realizó un viaje que pretendía reducir a un mes la derrota que exigía tres para alcanzar el Oriente.

Fracasó su ensayo de cruzar Eurasia por el norte; realizó dos intentonas más en dirección opuesta. En 1609, al servicio de Holanda, tras la estela de Verrazzano y Esteban Gómez, llegó hasta las bocas del río que tiene su nombre; fue un nuevo fracaso, pero realizó un tercer viaje, en busca del estrecho, por cuenta Inglaterra. El final fue peor; abandonado por sus hombres.

Errores y manipulaciones, frecuentes en la cartografía histórica, están presentes en la otra ruta marítima que bordeando América del Norte por la región septentrional; pretendía alcanzar la región de Béring sorteando una sucesión de estrechos insulares y continentales en lo que después se llamó Océano Glacial Ártico. Bustamante se preocupó por el paso del Pacífico al Atlántico del que hablaba Ferrer Maldonado[45]; pretendía hallarlo entre los intrincados canales. Heuland, Sesse y Moziño, más tarde Malaspina y Espinosa y Tello. Bustamante, Alcalá Galiano y Valdés tuvieron diferentes misiones y una de ellas era hallar la comunicación naval del Pacífico al Atlántico (AMN).

El propio Alejandro Malaspina escribió al virrey, Revillagigedo, que a la vista del estrecho de Fuca (2 de septiembre) había abandonado el reconocimiento de una posible derrota para la "comunicación entre los mares Pacífico y Atlántico" (AMN, ms. 583).

[45] *He descubierto el estrecho de Anián*; así se lo comunicaba a Felipe III (1609) un hallazgo, que creía haber realizado diez años antes.- Hemisferio ártico con el estrecho de Anián, objetivo de Ferrer Maldonado (AMN, Ms. 11, doc. 10).

> Resultado negativo, en cuanto al paso del NO. No inútil; el piloto William Baffin encontró una fuente de riqueza: las ballenas. El Pacífico se hallaba ya en los intereses de las grandes potencias del momento y en la acción de sus mejores navegantes[46]. Alcanzar los 70° N estaba al alcance de todos aquellos barcos.
>
> *Para concluir* (sin laconismo).

Ante una temática de características temporales amplias (al menos, tres siglos, cada uno de ellos con peculiaridades distintivas) y espaciales dilatadas (Pacífico E y O, fachada pacífica americana y rostro del Pacífico NE), la conclusión se obtiene por varios rumbos que deben ser considerados; algunos como *pares*, más o menos *ciegos*: barcos y puertos, hombres y medios, piratería y defensa, herramientas y armas, tierra firme y línea litoral, cartografía gráfica (mapas) y en prosa (algún derrotero, como el de Chaves) y, también, de forma paradójica, una toponimia plural para lugares singulares y hasta inexistentes.

Comenzando por ese binomio prodigios, que forman los puertos y los barcos, fueron bases en número creciente: Palos, Puerto de Santa María, Sevilla, La Coruña, Cádiz; Santa Domingo, Panamá, Cartagena, Acapulco, El Callao, Paita, Valparaíso, Manila; con apoyo de surgideros e influencia de los apostaderos. Por otra parte la construcción naval. La otra cuestión, no menos imprescindible, como las demás, en el mar es la náutica, es el barco; el aparato más complejo y de más difícil manejar. Los más característicos la modesta carabela y el especial galeón procedían de astilleros bien asentados. Otros fueron fruto de la improvisación a impulsos de la necesidad; se les denomina, genéricamente, *bergantines* en la documentación inicial.

Los tripulantes experimentados cargaban, gracias a su pericia, con el mantenimiento de vidas así como de la política y de la economía de las naciones. Eran escasos pero suficientes, autoformados, dotados para gobernar la nave y a los pasajeros; y, los medios, escasos, generalmente precarios y, para muchas expediciones, a su propia costa aunque con atractivas promesas oficiales. El transporte desarrolló la construcción; también se favoreció el perfeccionamiento de las armas, se incrementó la piratería, con grandes pérdidas, y se reaccionó mediante el incremento de la defensa, con enormes costos.

> En los mares del SE asiático la cartografía seguía mostrándose compleja; la demarcación de espacios, señalamiento de objetivos, multiplicación de islas, por miles, todo contribuía a manejar imágenes, aún con defectos, aptas para un buen navegante; los hubo. Desde mediados del XVII, Holanda, Inglaterra y Francia habían ido estableciendo colonias en las Indias a impulsos de sus compañías comerciales; fueron las directoras de su política marítima. En 1660 el imperio colonial holandés alcanzó su cenit. Francia ampliaba su presencia en el Índico, principalmente, Rusia lo realizaba hacia el Este y España, desde bases americanas o metropolitanas sobre América y los océanos e, incluso, alrededor del Mundo.

[46] Fueron holandeses (Jacob Roggeveeen por el Pacífico Sur y costas peruano-chilenas hasta alcanzar las islas Shetland del Sur), franceses (Louis Antoine de Bougainville y Jean François Galoup de la Perouse), ingleses (George Anson que cruzó el cabo de Hornos hasta Juan Fernández y asaltó algunos puertos españoles en el Pacífico Sur, John Byron (hasta Malvinas y Juan Fernández), también Samuel Wallis con Philip Carteret y James Cook).

> El necesario cruce del océano Pacífico en ambas direcciones para los barcos españoles fueron descubriendo islas, atolones, archipiélagos; su toponimia fue cambiando conforme se procedía a redescubrir aquellas aguas; cuando alguno de los nuevos protagonistas, súbditos de otras coronas, por ignorancia de las aportaciones de anteriores o, sencillamente, por entusiasmo propio, dieron nuevos nombres a las mismas islas y otros a las que descubrían.

En la costa continental E. del océano, la fachada O. de América se completó con celeridad relativa[47]; de forma detallada, con la lentitud exigida por los medios, hombres y longitud del territorio. En todo tiempo las descripciones, relaciones y mapas fueron abundantes. Primero, centralizados en la Casa, pronto la información desde el Pacífico, desde cualquiera de sus coordenadas, fue complicándose y los avances fueron problemáticos. No obstante, los derroteros generales o descripciones y relatos de cada expedición fueron ampliando el conocimiento de los espacios tanto más cuando más numerosos fueron los estímulos y los viajes llevados a cabo. Puertos europeos y americanos (Acapulco, San Blas, Montevideo, El Callao…) fueron bases estratégicas y logísticas de toda una serie de viajes y expediciones que redescubrieron América y el océano hasta Asia; estos y otros espacios insuficientemente conocidos tuvieron particular importancia y brillantez en la vuelta a descubrir el Pacífico, propiciando información geográfica y antropológica inestimable.

Las cartas levantadas ofrecieron una aportulanada imagen de América del Sur náutica, con buenas coordenadas de peligros y de pasos, ensenadas, fondeaderos, surgideros, apostaderos, con indicación de las calidades y profundidades de la plataforma inmediata, aguas laberínticas. En varias instituciones, como el Archivo Naval de Madrid, reúne fuentes documentales muy abundantes.

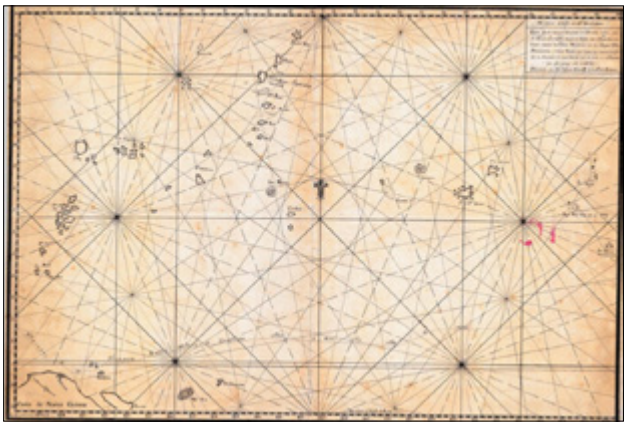
Las expediciones hidrográficas, por ejemplo, sin llegar a ser exhaustivos por su prolijidad (ver Higueras, 1985) se interesaban por completar la carta del estrecho... alcanzar límites no logrado, ratifican información geográfica y etnográfica; tomar posiciones mediante coordenadas precisas, rectificando algunas de las precedentes, como la de Sarmiento de Gamboa en sus errores.

Más tarde, también en aguas del Pacífico sudamericano, fueron notables los J. Antonio de Bea (1675), desde Lima al Estrecho con atención sobre las islas chilotas (Colección, I, y lám. 5-7); un siglo más tarde, José Moraleda (1786/1801) levantó las cartas generales de Chiloé y su entorno y realizó la descripción del litoral, verificó la posibilidad de navegar por los canales así como la calidad de sus puertos además de otras capacidades de la naturaleza para aprovechamiento del hombre, etc. así como el eventual aprovechamiento agrícola. Por su parte Antonio Córdova realizó sendas expediciones hidrográficas (1785/86 Y 1788) hacia el dificultoso Estrecho de Magallanes. Dificultades que supo dominar Juan José de Elizalde (1791/1792) en otra expedición sistemática para comprobar la existencia de asentamientos extranjeros en el entorno de la Tierra de Fuego y efectuar la descripción hidrográfica, etnográfica de patagones y

[47] Santa Cruz, a mediados del s. XVI, en su *Islario* ofrece algunas imágenes parciales. Herrera, acabando el siglo, en los mapas de la "Descripción" que precede a sus *Décadas*, permite una visión de conjunto (nº 1 y 7) y del Oriente (nº. 14) La mayor parte de los otros, sucesivamente, muestra el perfil pacífico del Nuevo Mundo: números 2, 4-6, 8, 10-13.

fueguinos, incluyendo testimonio lingüísticos vocabulario, la naturaleza, etc. Entre los objetivos seguía la búsqueda del paso desde el Pacífico al Atlántico; he ahí las expediciones de González Aedo, Boenechea, Balmis, las de Pérez, Hazeta, Arteaga, Maurelle hasta llegar a Malaspina.

La imagen cartográfica de tan magno espacio y, simplemente, de sus límites fue largo y laborioso; también repetitivo. Quizá podía recordarse aquella nueva y sarcástica "parábola" sobre los imitadores[48]. Cada protagonista aportó su narración de acontecimientos y descripción de tierras. Su navegación era complicada, las corrientes y los vientos dificultaban la navegación y, a veces todos los navegantes, y tanto más los que no lo eran (fr. Antonio de la Ascensión consideraba que se hallaban en las antípodas de Salamanca), sufrieron alguna consecuencia; las latitudes indicadas por los nautas padecieron de todo ello aunque su aproximación fuera excelente y las interpretaciones posteriores necesarias y logradas (Cabrillo 38ºN, Ferrelo hasta el cabo Mendocino);



Pacífico entre Nueva Guinea y las Marianas, con la derrota del navío "Buen Fin", Vázquez, 1773. (AMN, 55- 11).



Islas Salomón y otras, entre el Ecuador y 30° S. *Vázquez y Maurelle*, 1781(AMN, 54-D-20)

Ulloa estuvo convencido (1539) de la peninsularidad de California, Vizcaíno (1602) recorrió de forma táctil la costa de la península con el fin de determinar la localización de posibles escalas para abaratar riesgos y gastos en el tornaviaje del Galeón[49]. Los derroteros son

[48] Parece que la copia de un mapa defectuoso capturado a españoles mostró a los holandeses *que California no era península sino isla* (mapa de Briggs).

[49] Pero la insularidad californiana puede observarse en mapas de frailes (Kino y Salvatierra) y también de conspicuos cartógrafos hasta avanzado el siglo XVII con espacio continental vacío de grandes dimensiones (Briggs 1625, H. Hondius 1630, Jansson1638, Sanson1656, Overton 1668, Seller 1675, Jaillot 1694, de Fer 1005).

documentos capitales; describen con minuciosidad y dibujan con cuidado la otra fachada, la del Pacífico del Nuevo Mundo y algunos los mares de Asia. Ejemplos testimoniales son:

– *Derrotero de las costas del Pacífico desde California hasta el Estrecho de Magallanes*. c. 1699 (BNE GM/1181g)[50].
– *Derrotero de las costas del Pacífico de América* (AMN ms. 180 bis.-Pinzón, 2008).
– *Derrotero de las costas de los reinos del Perú, Tierra Firme, Chile y Nueva España, sacado de diferentes cuadernos que han escrito y usado los más clásicos y experimentados pilotos deste Mar del Sur*. 1675; con correcciones en 1700[51].
– Entre las manifestaciones cartográficas, subrayamos testimonialmente, como se ha hecho en los derroteros anteriores, algunos mapas:
  - *Carta reducida del Océano Asiático o Mar del Sur, que comprehende toda la costa oriental y occidental de la península de la California, con el golfo de su denominación antiguamente conocido por la de Mar de Cortés, y de las costas de la América septentrional.* RAH. C-011-004-03.
  - *Carta reducida del Océano Asiático o Mar del Sur, que comprehende toda la costa oriental y occidental de la... (1771).*
  - *Carta reducida del Océano Asiático o Mar del Sur, que comprehende toda la costa oriental y occidental de la península de la California, con el golfo de su denominación antiguamente conocido por la de Mar de Cortés, y de las costas de la América septentrional, desde el istmo que une dicha península con el continente hasta el río de los Reyes, y desde el río Colorado hasta el cabo de Corrientes* (M. Costansó y Tomás López, grabada por H. Ricarte).
  - *Carta con la derrota desde Nueva Guinea a islas Carolinas*, José Vázquez 1773 (AMN, 55-11).
  - Carta de lo examinado por los españoles al norte de California, Bodega y Quadra, 1791(AMN. 3-B-6; complementario con otro aclaratorio de diferente escala: 3-B-6 bis).
  - *Carta reducida de Salomón y otras islas en el Ecuador y 300S, de Maurelle y José Vázquez, 1781* (AMN, 54-b-20).

El deseo de unos y otras era ofrecer datos exactos impulsados por minuciosos cálculos y coordenadas, no siempre precisos; pericia e instrumentos jugaron su papel.

El resultado es la compatibilidad de una misma imagen de experiencia con partes que manifestaban el progreso de los descubrimientos mediante la expresión de lo no visto, al menos, en parte: Celebes frente a Gilolo, Nueva Guinea sur, Filipinas (de larga tradición hasta

[50] Descripción de BNE: 1 "La Ysla de la California y Costa de Nueba España y todo El Reyno"...48 "Traslado de la Planta de los estrechos de Magallanes y Sn. Vicente que Comúnmente llaman de Mayre Sacado y reconocido por los dos hermanos Bartolomé y Gonzalo de Nodal". 49 "Costa que descubrió el capitán Pedro Fernandes de Quiros".

[51] Costa centroamericana desde Acapulco hasta que "Cierra el derrotero dos descripción [*sin gráficos*] de las derrotas con origen en El Callao y Filipinas, respectivamente, y destino, ambas, en las islas Filipinas con dibujos y descripciones de Nueva Guinea y el archipiélago de las Marquesas de Mendoza, las islas. Ed. de Moreno Jeria y Jorge Ortiz Sotelo. Santiago. 2018.

los planos que recoge Valdés Tamón, el mapa de Badaraco y tantos otros antes y después).

Sur de la América meridional, con errores persistentes (como la distorsión en J. Martines de 1575 (AMN, 10003-14) o las de Ortelio y Mercator; unas deformaciones y ausencias que adquirían unas proporciones exageradas, aunque justificadas, en un extraordinario espacio septentrional de América septentrional (mapas de Briggs 1625, Overton 1668, Janson 1638, De L'Isle 1700).

Sucesivamente fueron incorporados a la cartografía los archipiélagos que iban surgiendo ante los barcos a lo ancho del Pacífico Sur; en ocasiones alcanzando tierras ya conocidas, otras, simplemente, pasando frente a islas que no vieron o que no eran tan acogedoras. Pero otros navegantes europeos adquirieron mucha fama por las derrotas re descubridoras; obtuvieron éxitos económicos y también efectuaron apreciadas observaciones geográficas que expusieron en mapas con los sucesivos hallazgos, de cada derrotero… perdidos en gran medida o incorporados en nuevos mapas.

Desde 1513 hizo acto de aparición una exonimia que llegó a ser prolija y en diferentes idiomas; entre esos nombres españoles emergen comunes (islas *Garbanzos*, *Escondido*, *Horadada*, *Humos*), los habituales recuerdos a reyes, virreyes, santos, algunos protagonistas. Asimismo, otros cambiantes (golfo de *California*, Mar o golfo *B[V]ermejo*, *Rojo*, de *Cortés*, *Seno Califórnico*, Mar de las *Californias* o *Carolinas, Océano Asiático o Mar del Zur*), también de localización, en ocasiones, móviles y quiméricos (*Quivira*, *Cíbola*, *Siete ciudades*, isla de la *Plata…*) o, simplemente inexistentes (Estrechos de *Anián* y *Juan de Fuca;* otra cosa es la Tierra Austral y su particular problemática. Tampoco falta algún topónimo revelador de las dificultades en la mar (*Abreojo*, *Salsipuedes*, *Mira por ver*, Ángel de la guarda…).

Un conjunto que ofrece una imagen de tal amplitud y complejidad cartográfica de dimensión y proporciones, cuyos números resultan impresionantes: culminan los 18.000 Km la derrota del tornaviaje que efectuaba el "Galeón"; las expediciones españolas circularon hasta alcanzar los 60° N y los 55° S y. en sus millones de Km^2, (en torno a 160), han contabilizado más de 50 mil islas[52] (algunos ofrecen otras cifras). En todo caso, un medio que fue objeto de exploración y ordenación que superaba todas las posibilidades de control y defensa pero cuyo contacto, conocimiento e incorporación a la Corona de España estuvo basada en la utilización de unos pocos barcos (medio centenar) de navegación a vela, un número concreto de puertos (seis fundamentales) y un minúsculo conjunto de navegantes (unos 2.500[53] hasta mediados del siglo XVII) en proporción para tales dimensiones, durante un tiempo amplio pero siempre con la consideración de nunca más de los necesarios ni menos de los imprescindibles.

En fin, un numero de informantes reducido, unos medios exiguos y un resultado, paradójicamente, abundante en información geográfica sobre el Pacífico y una fracción de los mares de Asia.

[52] 7.100 Filipinas, 5.000 Chile, 17.000 Indonesia, 244 California, 3.100 Micronesia y Polinesia; Canadá, México, Perú, Ecuador, Colombia, Centroamérica.

[53] Cuarto viaje de Colón (2 naves y 144 hombres), Magallanes (5 y 240), Laoísa (6 y 450), Saavedra (3 y 110); Legazpi (5 y 350); Mendaña (2 y 200); Quirós (3 y 300); Pizarro (3 y 300 en la tercera empresa), Villalobos (6 y 400).

BIBLIOGRAFÍA[54]

ACOSTA, J.: *Historia natural y moral de las Indias*. Ed. de E. O'Gorman. México 1962.

ALCALÁ GALIANO, D. y Cayetano VALDÉS: *Relación del viaje hecho por las goletas sutil y mexicana en el año 1792 para reconocer el estrecho de Juan de Fuca*. Madrid, 1802.

AFONSO, J. A.: "The Double Nationality of João Rodrigues Cabrilho, Portuguese-Born, Naturalized Castilian". Part I- A Much Needed Review*", Bol. for Spanish and Portuguese Historical Studies*: Vol. 48: Iss. 1, Article 1.

BARROS, J.M.: El descubrimiento de la Antártica. Dirck Gerritsz-Gabriel de Castilla. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 94, 217-222. Santiago, 1983.

CABRILHO *and Beyond – Portuguese Navigators in Alta California and the Pacific*. Dir. Ricardo Vasconcelos, SDUP. Septiembre. San Diego, 2024.

CARDONA, Nicolás de: *Descripciones geográficas e hidrográficas de muchas tierras y mares del Norte y del Sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California* [BNE, 2468]. Ed. de P. Hernández Aparicio. Ed. Turner. Madrid, 1989.

CEREZO, Ricardo: *La expedición Malaspina (1789-1794)*. AMN. Madrid.

: "La cartografía española de la costa noroeste de América hasta principios del siglo XVII: la expedición 'hidrográfica' de Sebastián Vizcaíno de 1602". Ed. I. Guerreiro e F. C. Domingues. *IX International Reunion for the History of Nautical Science and Hydrography* [Aveiro, 1998]. Cascais, 2000.

CHAVES, Alonso de: *Quatri partitu en cosmographia pratica*… Ed. de P. Castañeda, M. Cuesta Domingo y P. Hernández. AMN, Madrid, 1983.

CLAVIJERO, F. J.: *Historia de la Antigua o Baja California; obra póstuma*; traducida del italiano por N. García de San Vicente (BNE. Ms. 13367, tomo 2).

COLECCIÓN [CODOIN] *de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía*. Imprenta de Manuel B. Quirós, Madrid, 1864.

COLECCIÓN DE DIARIOS *y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*. Tomos I y IV. Instituto Histórico de la Marina. Madrid, 1943.

CORTÉS, Hernán: *Cartas y documentos*. Ed. y estudio de M. Hernández Sánchez-Barba. Ed. Porrúa. México 1963.

CUESTA, Mariano: "La fijación de la Línea –de Tordesillas- en el Extremo Oriente", en *El tratado de Tordesillas y su época*. III: 1477-1483. Setúbal, Salamanca, Tordesillas, 1994 [Madrid 1996].

: "Reconocimiento del Oriente por Occidente. Iban a un mar, tornaban de un océano". *Das rotas oceánicas: 'Os mares da* Ásia*'*. APH: 211-242. Lisboa, 2024.

: "De mapas y tratados. Geografía y cosmografía desde la Antigüedad hasta la primera circunnavegación" en *Desvelando horizontes*, III: 207-287. Ministerio de Defensa y Museo Naval. 2021

: *Antonio de Herrera y Tordesillas, Historia general del mundo en tiempos de Felipe II*. Tomo I. Agencia estatal *BOE*. Madrid 2016.

: *A Casa de Contratación da Coruña*. Xunta de Galicia. La Coruña, 2009.

[54] No se factible, ni tan siquiera intentarlo, presentar una bibliografía y relación de fuentes documentales exhaustiva sobre el tema. Como diría Juan de Cárdenas (1591) "Imagino yo ahora que en mundo nuevo, de historia nueva; cómo no va a haber mil faltas que notar, mil sobras que quitar y muy buenas cosas que añadir".

: "Cartografía conflictiva de elaboración lenta; las islas del Oriente". *XIV International reunion for the History of Nautical Science*. Coimbra, 2008.

: "Las islas Galápagos en la dinámica del océano Pacífico". *Revista Historia Naval*, IV, 12: 4-38. Madrid, 1986.

: *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*. Tomo I. CSIC, Madrid 1983.

: (coord.): *Cartografía hispánica. Imagen de un mundo en crecimiento. 1503-1810*. Ed. Ministerio de Defensa y Real Sociedad Geográfica. Madrid, 2010.

: (coord.): *Cartografía medieval hispánica. Imagen de un mundo en construcció*n. RSG. Madrid, 2009. DEL VAS, M.: *Capitulaciones de Indias en el s. XVI*. Ed. Cultura hispánica. Madrid, 1986.

DERROTEROS *del Mar del Sur. Corso y piratería en América*. Thalasa. Lima, 2014.

DESCUBRIMIENTOS *españoles en el Mar del Sur*. 3 tomos. Ed. Naval. Madrid, 1992.

DESVELANDO *horizontes*. 3 tomos. Museo Naval. Ministerio de Defensa. Madrid, 2021.

FERNÁNDEZ DE ENCISO: *Suma de Geographia*, *1519, 1530 y 1546*. Ed. de M. Cuesta Domingo. AMN. Madrid, 1987.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*. Madrid, 1829.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G.: *Historia General y natural de las Indias*. 5 vols. Atlas, Madrid, 1959.

FERNÁNDEZ DE QUIRÓS, Pedro: *Historia de los descubrimientos de las regiones australes*. Ed. de J. Zaragoza. 2 tomos. Madrid, 1876.

GIL, Juan: *Exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*. Sevilla, 2009.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, L.: "Hernán Cortés, la Mar del Sur y el descubrimiento de la Baja California". *AEA*, XLII: 573-644. Sevilla, 1985.

GONZÁLEZ-BARRERA, J.: "La derrota a través del Estrecho de Magallanes: el viaje olvidado de Juan Ladrillero (1557-1559)". *Atenea, Revista de Ciencias, Artes y Letras*, núm. 501:11-33. Concepción, 2010.

HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, M.: *La* última *expansión española en América*. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1957.

HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia general de los hechos de los españoles en las islas y tierra firme del mar océano*, 4 t. (ed. de M. Cuesta). UCM. Madrid 1991.

:Historia general del mundo en tiempos de Felipe II. 3 t. (ed. de M. Cuesta). *BOE*. Madrid 1991.

HISTORIA *Naval del Reino de Chile, 1520-1826.* Compañía S. de Vapores. Santiago, 2004.

HIGUERAS, Lola: *Catálogo crítico de los documentos de la expedición Malaspina del Museo Naval*, 3 t. AMN. Madrid, 1985.

KELSEY, Harry: *Juan Rodríguez Cabrillo*. Huntington Library, San Marino, California, 1986.

KRAMER, Wendy: *El español que exploró California: Juan Rodríguez Cabrillo (c. 1497-1543). De Palma del Río a Guatemala*. Diputación. Córdoba, 2018.

KROON, M. Klein et alii. (Ed.): *Atlas of cape Horn: the cartography os Southern South America, 1500-1725*. Thoth, 2016 [RAH, 26/2351].

LADRILLERO, Juan y F. Cortés: *Derroteros del viaje al estrecho de Magallanes (1557-1559)*. Ed. de M. Donoso, M. Onetto y A. Vélez. Universidad. Santiago de Chile, 2024.

LEÓN-PORTILLA, M.: *Cartografía y crónicas de la Antigua California*, UNAM, México, 1989.

LÓPEZ-RÍOS, F.: *Medicina naval española en la* época *de los descubrimientos*. Ed. Labor. Barcelona, 1993.

López Díaz, J. A.: "La extraordinaria navegación de Juan Ladrillero al estrecho de Magallanes". *Rev. de Historia Naval*, 164: 35-82. Madrid, 2024.

MALLÃO PERREIRA, J. Manuel: *Estudos da História da náutica e das navegações de alto-mar*. Vol. 2 y 3. AMP. Lisboa, 2013 y 2019.

: *Roteiros portugueses, s. XVI-XVIII*. AMP. Lisboa, 2022.

: "Pedro Fernández Quirós e a descoberta do Pacífico (s. XVI-XVII)". *Das rotas oceánicas: 'Os mares da Ásia'* : 121-161. APH. Lisboa, 2024.

MARINELLI, O.: "Lo stretto di Anián e Giacomo Gastaldi". *Rev. Geografica Italiana*, 24. 1917.

MELLÉN BLANCO, F.: *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*. Madrid 1986. MENDIZÁBAL, Alonso: *Lorenzo Ferrer Maldonado y el paso del NO*. BNM 17.553.

MORALES PADRÓN, Francisco: *Atlas histórico-cultural de A*mérica, 2 t. Las Palmas de Gran Canaria 1988.

MORENO JERIA, R. Y J. ORTIZ: *Un derrotero del Mar del Sur, el Pacífico americano a fines del siglo XVII*. BNChile. Santiago, 2018.

NAVARRO, Luis: *Francisco de Ulloa. Explorador de California y Chile oriental*. Diputación. Badajoz 1994.

NW COAST *of América. Iconographic album of the Malaspina Expedition*. Est. de Mª. D. Higueras. AMN, 1991.

PENNESI, G.: "Lorenzo Ferrer Maldonado e il passagio di NO". *Bol. Società Gepografica Italiana*. 20. Serie II, IX: 623-651. 1884.

PINZÓN, Guadalupe: "Una descripción de las costas del Pacífico novohispano del siglo XVIII". *Estudios de Historia Novohispana*. UNAM. México, 2008.

PORTILLO, Álvaro del: *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California, 1532-1650*. Ed. Rialp. Madrid, 1982.

PORTUGALIAE *Monumenta Cartographica* [PMC]. Ed. de A. Cortesão y A. Teixeira da Mota, tomo I. Lisboa, 1960.

RAMUSIO, Giovanni B.: *Delle navigationi et viaggi*, en "Relacione della navigatione e scoperta, che face il capitano Fernando Alarchone por ordine dello illustrissimo signore don Antonio di Mendozza Vice Re della Nuova Spagna". Vol. III. [Venecia, 1556], Madrid, 1681.

RODRÍGUEZ CASADO, V. y F. PÉREZ-EMBID: *Construcciones militares del Virrey Amat*. CSIC. Sevilla, 1949.

: *Memoria de gobierno de Manuel Amat y Junient, virrey del Perú*. CSIC. Sevilla, 1947.

Rodrigues, V. y A. P. Avelar: *Fernãao de Magalhães e o conhecimento dos océanos*. AMP. Lisboa, 2021.

: *Magalhães e Elcano e a expanção as pacíficas* às índicas águas. AMP. Lisboa, 2022.

: *Magalhães e Elcano*: *do ocaso de uma expedição à génese de um mundo global*. AMP. Lisboa, 2023.

: *Das rotas oceânicas: os "Mares" da* Ásia. AMP. Lisboa, 2024.

: *Das rotas oceânicas: do Atlântico aos "Mares" da* Ásia. AMP. Lisboa, 2025.

RODRÍGUEZ SALA, Mª.L: *Diario de la navegación hecha por José Antonio Vázquez, 1780-1781, contribución al conocimiento náutico de la ruta entre Filipinas y la Nueva España*. UNAM. México, 2013.

SANTA CRUZ, Alonso de: *El Islario* y *La cartografía de Santa Cruz*. 2 tomos (Ed. de M. Cuesta). RSG. Madrid, 2003.

SARABIA VIEJO, J. (ed.): *Viajes al estrecho de Magallanes*. Alianza Editorial. Madrid, 1988.

SEIXAS y Lobera, F.: *Descripción geográphica y derrotero de la Región austral magallánica*. Antonio Zafra. Madrid, 1690.

Teatro naval hydrogrphico de los fluxos y refluxos y de las corientes de los mares, estrechos, archipiélagos y pasajes aquales del Mundo y de las diferencias de las variaciones de la aguja de marear y efectos de la Luna, con los vientos generales y particulares que reynan en las quatro regiones marítimas del Orbe. Madrid, 1688.

VARELA, C. (ed.): *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*. Ed. Cisalpino. Milán, 1983.

VÁZQUEZ DE ACUÑA, Isidoro: "Don Gabriel de Castilla primer avistador de la Antártica". *Armada de Chile*. N°2. Valparaíso, 1993.

WAGNER, Henry R.: *Juan Rodríguez Cabrillo, Discoverer of the Coast of California*. San Francisco, 1941.

ZÁRATE SALMERÓN, G.: "Relaciones de todas las cosas que en el Nuevo-México se han visto y sabido, así por mar como por tierra, desde el año 1538 hasta el de 1626*". Colección Chimalistac*, nº. 13: 114-205. Ed. Porrúa. Madrid, 1962.



IV

INTERAÇÕES CULTURAIS E TECNOLÓGICAS

DAS ÍNDIAS OCIDENTAIS ÀS ÍNDIAS ORIENTAIS: (DES)SINTONIAS PORTUGUESAS COM O ESPÍRITO DE ELDORADO DURANTE OS REINADOS DE D. MANUEL I E D. JOÃO III

Alexandra Pelúcia[1]

Resumo

O mito do Eldorado, território de fabulosas riquezas auríferas, marcou indelevelmente o imaginário e a acção dos conquistadores castelhanos no continente americano, chegando a atrair a colaboração pontual de súbditos portugueses. Desde os primórdios, a expansão portuguesa foi estimulada, entre outros, por factores de ordem económico-financeira, pela exploração de recursos e comercialização de produtos oriundos das partes de além-mar, ouro naturalmente incluído. O ouro africano resgatado, logo a partir de meados do século XV, na costa ocidental africana, tornou-se mesmo um dos vectores-chave para a emergência e afirmação do Estado Moderno em Portugal.

Neste texto, analisa-se especialmente a apetência portuguesa pela busca e fruição de grandes riquezas auríferas, ao longo da primeira metade do século XVI, em espaços dos continentes africano, asiático e americano. Alguns dos projectos em causa foram orientados por evidentes perspectivas utópicas, indicando a atracção que o maravilhoso continuava a exercer numa época em que o experimentalismo ia fazendo o seu curso.

Palavras-chave: eldorado, ouro, lendas, Brasil colonial, Estado da Índia.

Abstract

The myth of Eldorado, a land of fabulous gold riches, left an indelible mark on the imagination and actions of the Castilian conquerors in the Americas, even attracting the occasional collaboration of Portuguese subjects. From the outset, Portuguese expansion was stimulated, among other things, by economic and financial factors, by the exploitation of resources and the commercialisation of products from overseas, including gold, of course. African gold, recovered from the mid-15th century onwards on the west coast of Africa, became one of the key factors for the emergence and affirmation of the modern state in Portugal.

[1] Professora Associada do Dept.º de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade NOVA de Lisboa.

This text analyses, in particular, the Portuguese appetite for seeking and enjoying great gold riches throughout the first half of the 16th century in parts of Africa, Asia and America. Some of the projects in question were guided by clearly utopian perspectives, indicating the attraction that the marvellous continued to exert at a time when experimentalism was taking its course.

Keywords: eldorado, gold, legends, colonial Brazil, Portuguese Estado da Índia.

À memória de Juan Marchena Fernández,
mestre maior da História da América Latina e da Vida.

Registam os dicionários e enciclopédias actuais, e confirma a prática corrente da nossa e de outras línguas, que o vocábulo eldorado corresponde, em termos alegóricos, à caracterização de um lugar ou de uma situação associados a enormes ou mesmo mirabolantes riquezas[2]. Desse ponto de vista, poderá ter aplicação em situações relacionadas com as mais diversas geografias e cronologias. Em termos concretos, o uso filia-se no impacto da lenda acerca de um reino maravilhoso, dotado de inimagináveis tesouros, cujos ecos começaram a chegar aos ouvidos dos Castelhanos, enquanto se instalavam no chamado Novo Mundo e por lá iam subjugando vastas regiões.

Sucedeu que o surgimento e a ampliação da lenda se alicerçaram e ganharam argumentos verosímeis a partir da realidade histórica do processo de conquista dos territórios meso e sul-americanos. É de recordar a análise produzida pelo inesquecível Juan Marchena Fernández de que o período compreendido entre a primeira viagem de Colombo e o final da década de 1510 acabou por constituir uma dupla decepção para a Coroa de Castela e para os investidores na respectiva empresa além-mar: afinal, as terras encontradas não pertenciam à Ásia e a exploração dos respectivos recursos frustrou as grandes expectativas que se haviam gerado. Apontou a esse propósito o brilhante americanista:

> «Na altura de 1500-1520, os benefícios económicos do comércio com o Caribe (e mesmo da extração dos seus metais – muito menos abundante do que o esperado – pérolas, incluindo os seus "índios de resgate") não podiam ser comparados com os extraordinários resultados obtidos pelos mercadores de Lisboa no comércio com a Índia e o Oriente, desde a viagem de Vasco da Gama (1498). Um único navio da sua Carreira da Índia oferecia naqueles anos consideravelmente mais lucros e proveitos do que uma dúzia de navios e caravelas que retornavam do Caribe a Sevilha. Nem mesmo o açúcar, que começou a ser produzido nas Antilhas, podia ser comparado com o que chegava à Europa oriundo da Madeira ou das Canárias»[3].

A massa continental americana constituía então um obstáculo estrutural para se alcançar as riquezas asiáticas. Recuperando a intenção original de Colombo e dos Reis Católicos, foi procurada uma passagem de acesso àquela parte do mundo por via dos mares ocidentais. Daí o apoio concedido, em 1519, por Carlos V a Fernão de Magalhães no âmbito do projecto de se alcançar as Ilhas das Especiarias através de uma rota alternativa à do Cabo da Boa Esperança[4]. Por coincidên-

[2] Veja-se, por exemplo, Dicionário da Língua Portuguesa [em linha], Ana Salgado (coor.). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa/Instituto de Lexicologia e Lexicografia da Língua Portuguesa, 2023. [Consult. em 27 Julho 2025] Eldorado. Disponível em https://dicionario.acad-ciencias.pt/pesquisa/?word=eldorado; The Editors of Encyclopaedia Britannica - Encyclopedia Britannica [em linha]. S.l.: S.N., 1998-2007. [Consult. em 27 Julho 2025]. Eldorado. Disponível em https://www.britannica.com/topic/Eldorado-legendary-country.

[3] Cf. FERNÁNDEZ, Juan Marchena – As Rotas do Sul. A Expedição de Fernão de Magalhães no Contexto da Expansão Castelhana para o Sul-Americano e o Pacífico no Século XVI, p. 487.

[4] Cf. Ibidem, pp. 487-488 e ss.

cia, justamente naquele ano, teve início a conquista do Império Azteca, encabeçada por Hernán Cortés, renovando, e muito, o interesse da América *per se*. Esse movimento abriu portas, de forma imediata, a grandes pilhagens de metais e pedras preciosas e à tributação em ouro das populações locais, bem como, a mais largo prazo, à exploração mineira do México[5].

Os rumores relativos às riquezas de outras terras meridionais chegaram a ouvidos castelhanos logo nos princípios da década de 1520, estimulando a realização de outras expedições, a partir do Panamá, pela costa do Pacífico abaixo. Foi nesse contexto que se desenrolou a acção primordial de Diego de Almagro e de Francisco Pizarro em terras do Império Inca. As boas expectativas para o futuro levaram o último até junto de Carlos I, de quem obteve, em 1529, os poderes necessários para explorar o Perú e ali impor o domínio castelhano. As operações nesse sentido desenrolaram-se a partir de 1530 e, no auge da campanha, em Julho de 1533, a fundição dos metais de que os conquistadores se tinham apossado até então resultou em 6.087kg de ouro e 11.793kg de prata[6].

Significa tudo isto que o espírito de eldorado, entendido em sentido lato, tomou forma entre os conquistadores rapinantes antes mesmo de a designação e a lenda conexa do *El Dorado* terem emergido, em sentido estrito. O explorador e historiador John Hemming, antigo director da Royal Geographical Society, definiu esse espírito como «*the lure of the unknown, a gold-rush mentality fuelled by the discoveries as fabulous as the empire of the Aztecas and Incas*»[7].

Foi no âmbito da inflexão das campanhas militares para norte e da ocupação da área de Quito, em 1534, que acabou por ser aprisionado um chefe indígena, originário da zona aurífera do sul da Colômbia contemporânea e aliado das autoridades incas. O cacique em apreço ganhou, entre os castelhanos, o apodo de *el índio dorado*. Tiveram origem nesta circunstância as primeiras incursões em busca da sua terra natal. A verdadeira dimensão lendária do *El Dorado* parece, no entanto, só ter despontado no dealbar da década de 1540, por referência à alegada existência de um grande dignitário cuja pele seria revestida todos os dias com ouro em pó. Seguindo a lógica de quem conta um conto acrescenta um ponto, tanto o enredo como as hipóteses de localização do sonhado reino de opulência se foram complexificando, ao longo do resto de Quinhentos e da centúria posterior[8].

Uma das conjecturas ventiladas até apresentou ligações à esfera portuguesa de interesses no Novo Mundo. Com efeito, foi o êxodo de uma larga comunidade ameríndia do Brasil colonial, através da bacia amazónica, em direcção ao Perú, que suscitou a circulação de novas notícias acerca das riquezas de regiões nomeadas como Amagua e Dorado. Daqui resultou a realização de uma das expedições mais célebres que procuraram as míticas paragens, atendendo à respectiva dimensão e contornos trágicos, determinados por rivalidades e ambições que conduziram

[5] Cf. CARAVAGLIA, Juan Carlos; MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan – **América Latina de los Orígenes a la Independencia**, vol. I, pp. 141-142, 144-148.

[6] Cf. *Ibidem*, pp. 161-165.

[7] Cf. HEMMING, John, **The Search for Eldorado**, p. 50.

[8] Cf. *Ibidem*, pp. 53, 110-116 e ss.; CARAVAGLIA; MARCHENA FERNÁNDEZ – **América Latina**, vol. I, pp. 172-179. Sobre o tema veja-se ainda GIL, Juan – **Mitos y Utopías del Descubrimiento**, vol. 3, **El Dorado**.

ao descalabro. Referimo-nos à jornada que foi originalmente comandada por Pedro de Ursua e depois pelo sedicioso Lope de Aguirre, entre 1559 e 1561[9]. A União Ibérica ainda estava longe de se prefigurar no horizonte, com as consequentes dinâmicas de entrecruzamento histórico no espaço colonial americano, mas, naqueles anos, já havia portugueses em acção nas áreas de intervenção castelhana[10]. Assim, houve quem se tivesse incorporado na campanha de Ursua e Aguirre. Alguns fizeram-no em posições de maior destaque, casos do piloto Sebastião Gomes[11] e do alferes Custódio Fernandes[12]; outro, apenas regatado do anonimato graças ao apelido Faria, tornou-se numa das vítimas dos desmandos de Aguirre[13]; havendo ainda nota do envolvimento de um Diogo Fernandes[14].

A impetuosa difusão dos castelhanos pelos espaços americanos ficou, pois, indelevelmente imbuída do espírito de eldorado, servindo de pasto ao desenvolvimento de ambições e planos quiméricos. Por comparação, o que se observará entre os dirigentes, narradores e agentes *in situ* da expansão portuguesa no tocante a aspirações e devaneios de acesso a riquezas de esplêndido valor e dimensão?

De antemão e em tom genérico, importa sublinhar que fantasias houve que ajudaram a enformar o projecto henriquino, depois acolhido pela Coroa portuguesa, de exploração da costa africana e dos mares adjacentes. Até ao reinado de D. Manuel I, foram surtindo influência os mitos do possante reino do Preste João[15] e de putativas ilhas atlânticas, como as de S. Brandão e das Sete Cidades[16], mas também a concepção de que a Índia seria terra dominada por devotos cristãos[17]. Em rigor, tais ideias eram partilhadas pela restante Europa, no âmbito de um sistema de crenças explicável pela disseminação de rumores, textos e elementos iconográficos, cuja origem se filiava nas Antiguidades Bíblica e Greco-Romana e que ecoaram pela Idade Média fora. A distância longínqua relativamente aos outros continentes conhecidos, o profundo exotismo que lhes era inerente e o humano desejo de causar sensação produziram novos equívocos, no decurso do período medieval, por via dos autores dos chamados Livros de Maravilhas, entre os quais não é despiciendo incluir Marco Polo[18]. Reflexos desse quadro europeu de cultura

[9] Cf. HEMMING, John, **The Search for Eldorado**, pp. 155-160.

[10] Cf. VENTURA, Maria da Graça A. Mateus – **Portugueses no Descobrimento e Conquista da Hispano-América. Viagens e Expedições (1492-1557)**.

[11] Cf. Francisco Vasquez – **El Dorado**, p. 29

[12] Cf. *Ibidem*, p. 78.

[13] Cf. *Ibidem*, p. 73.

[14] Cf. *Ibidem*, p. 57.

[15] Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães – **Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XIII-XVIII**, pp. 153-167; KURT, Andrew, The Search for Prester John, a Projected Crusade and the Eroding Prestige of Ethiopian Kings, c.1200–c.1540, pp. 297-320.

[16] Cf. Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães – **Mito e Mercadoria**, pp. 223-230; COSTA, João Paulo Oliveira e – **Mare Nostrum. Em Busca de Honra e Riqueza**, pp. 69-91.

[17] Cf. THOMAZ, Luís Filipe F. R. – A Lenda de S. Tomé Apóstolo e a Expansão Portuguesa, pp. 249-418.

[18] Cf. GIL, Juan – **La India y el Catay. Textos de la Antigüedad Clásica y del Medievo Occidental**; ALBUQUERQUE, Luís de – **Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses**, pp. 121-143; POLO, Marco – **Viagens**.

e mentalidades foram as participações de estrangeiros no reconhecimento da costa ocidental africana, sob égide portuguesa, e as ilusões que também eles manifestaram a respeito dos espaços que estavam a ser desbravados[19]. As viagens marítimas até paragens nunca antes visitadas propiciaram a consciência da importância do empirismo e a sua afirmação em contraponto à antiga cultura livresca. A fixação escrita das vivências de Diogo Gomes na Guiné, pelo germânico Martim Behaim, deu ensejo a uma das primeiras manifestações de admissão do abismo de qualidade entre as categorias de conhecimento em causa[20]. Mas o grande paladino do empirismo viria a ser Duarte Pacheo Pereira através da composição do **Esmeraldo De Situ Orbis**. De forma paradoxal, isso não o impediu a ele próprio de, pontualmente, veicular descrições falsas acerca do mundo africano e da configuração da Terra. Naturalmente, era a descoberta de ambientes de carácter inusitado a alimentar atitudes de maravilhamento além da conta, ainda no dealbar do século XVI[21].

A expansão portuguesa constituiu, pois, um processo marcado por muitas matizes e complexidades. Nesse sentido e considerando o quadro específico da época, é forçoso admitir a razoabilidade e o pragmatismo da maioria das motivações que foram assinaladas, na própria fase de arranque, a fim de justificar a dobragem do Cabo Bojador e a subsequente investigação das áreas que demoravam a sul. Na lista de razões desfiada por Gomes Eanes de Zurara, em meados do século XV, encontrava-se a noção de que, daquelas partes, «se poderiam para estes reinos trazer muitas mercadarias, que se haveriam de bom mercado»[22]. Apesar do teor um tanto vago do apontamento, o mesmo traduzia uma consciência coeva, e até desafectada, de algo insofismável, ou seja, que a empresa ultramarina tinha sido impulsionada por factores de natureza político-ideológica a par de objectivos de ordem económico-financeira. As informações manuscritas coligidas por Valentim Fernandes, impressor de origem morava, durante o reinado de D. Manuel I, revelam-se bem mais assertivas do que as de Zurara. As ordens de razão do infante D. Henrique foram aí reduzidas de cinco a uma única, veiculada nos seguintes termos: «determinou a descubrir esta costa em longo porque tinha noticia dos mouros que hiam por ouro contra esta parte occidental»[23]. Curiosamente, escrevendo no tempo de D. João III, João

[19] O veneziano Cadamosto, parceiro comercial do infante D. Henrique, achava crível caracterizar o rio Senegal como «um dos quatro rios que saem do paraíso terrestre o qual se chama Gion, [e] que de lá vindo, banha toda a Etiópia»: cf. Navegações por Alvisse Da Ca Da Mosto, in GARCIA, José Manuel (org.) – **Viagens de Descobrimentos**, p. 96. Por sua vez, o genovês Usodimare, igualmente atraído pelos novos tratos, afiançou ter falado, nas partes da Guiné, com gente do Preste João e ter recebido notícias da existência de unicórnios (sem dúvida, por confusão, com os rinocerontes), mas também de «homens com cauda e que comem os filhos»: cf. Carta de Antonioto Usodimare, 12-XII-1455. In *Ibidem*, p. 144.

[20] Após descrição das áreas compreendidas entre o litoral saariano e o rio Senegal, ficou registado: «escreve e divide [Ptolomeu] o mundo em três partes, uma povoada que era no meio do mundo, e a setentrional diz que não era povoada por causa do excessivo frio, e da parte equinoxial do meio dia também escreve não ser habitada por motivo do extremo calor. E tudo isto achámos ao contrário, porque o polo ártico vimos habitado até além do prumo do polo, e a linha equinoxial também habitada por pretos, onde é tanta a multidão de povos que custa a acreditar»: cf. Do Primeiro Descobrimento da Guiné por Martim Behaim Segundo Relato de Diogo Gomes in *Ibidem*, p. 35.

[21] Cf. PELÚCIA, Alexandra; COSTA, João Paulo Oliveira e Costa – Introdução, Esmeraldo de Situ Orbis, pp. 21-23.

[22] Cf. Gomes Eanes da Zurara – **Crónica da Guiné**, cap. VII.

[23] Cf. **Códice Valentim Fernandes**, p. 14.

de Barros, optou por limitar a natureza dos impulsos sentidos pelo infante aos planos da Fé e da guerra santa, apostado que estava em glorificar-lhe a imagem póstuma[24].

A verdade é que, na bacia do Mediterrâneo tardo-medieval e nas zonas contíguas, como o reino de Portugal, fosse entre cristãos ou muçulmanos, era por demais sabida a abundância de ouro existente na África Subsaariana, o qual dali afluía, através das rotas caravaneiras, às praças marítimo-mercantis situadas a norte[25]. Dera-se inclusive o caso de o poder e a fortuna do Império do Mali terem sido incorporados na memória colectiva por via da inclusão no *Atlas Catalão*, datado de cerca de 1375 e destinado a Carlos V de França, da figura do soberano Mansa Musa (r. 1312-1337), adornado com várias peças de ouro, bem como da fortíssima impressão de opulência deixada por ele no Egipto, aquando da viagem empreendida com o propósito de cumprir a peregrinação a Meca (1324-1325)[26].

A fama do ouro subsaariano e de Mansa Musa, ou sequer de Tombuctu, vital centro de articulação comercial entre a região subsaariana e o norte do continente, jamais se combinou, todavia, no sentido de originar lendas do género do *El Dorado* americano. De acordo com o testemunho, atrás reproduzido, de Valentim Fernandes, foi a mera realidade que moldou as expectativas henriquinas de demanda activa de riquezas auríferas. A confirmação de que assim foi encontra-se encerrada na narrativa da **Crónica da Guiné**, não obstante a contenção de palavras de Zurara no esclarecimento das motivações do infante. Como Vitorino Magalhães Godinho chamou a atenção, tal intuito foi posto a descoberto pela conduta dos servidores da Casa de Viseu, durante os primeiros vislumbres da costa a sul do Cabo Bojador, quando nomearam uma aparente zona de desembocadura como Rio do Ouro, topónimo da «tradição e da cartografia genovesa-catalã»[27].

Não é intenção deste texto proceder a uma rememoração ou avaliação dos resgates de ouro a que se conseguiu aceder, de 1442 em diante, primeiro na costa saariana, onde Arguim emergiu como espaço de relativo destaque; depois nos rios da Guiné e na Serra Leoa; e, por fim, no Golfo da Guiné. Aqui se levantou, em 1482, a fortaleza de S. Jorge da Mina, a qual passou a refulgir com tamanho impacto que, em 1519, o veneziano Marino Sanudo intitulou D. Manuel I como «rei do ouro»[28]. Precisamente, o reinado do *Venturoso* favorece uma visão abrangente e compreensiva relativamente ao eventual surgimento de um espírito de eldorado porquanto a expansão portuguesa cumpria, por essa época, um século de duração; metaforicamente, o ouro jorrava a partir de S. Jorge da Mina, estando-se longe de vislumbrar sinais de declínio; e Duarte Pacheco Pereira redigiu o **Esmeraldo**.

---

[24] Cf. BARROS, João de – **Da Ásia** (obra citada por década, livro e capítulo), I, i, 2.

[25] Cf. VILAR, Pierre – **O Ouro e a Moeda na História**, p. 51; GODINHO, Vitorino Magalhães – **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, vol. 1, pp. 65-94, 140-141.

[26] Cf. FAUVELLE, François-Xavier, The Imperial Capital of Mâli (14th Century). A New Hypothesis, pp. 2-3; FAGE, J.D. – **História de África**, p. 87; GODINHO, Vitorino Magalhães – **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, vol. 1, pp. 156-157.

[27] Cf. *Ibidem*, vol. 1, p. 145.

[28] *Apud Ibidem*, vol. 1, p. 139.

Enquanto obra de marinharia e cosmografia, a primeira de lavra portuguesa a expor uma visão geral da evolução da expansão marítima, desde a fase inicial até ao dealbar do século XVI[29], naquelas páginas ficou inscrito o registo detalhado da exploração geográfica e dos interesses comerciais que foram prendendo os portugueses a sucessivos pontos da costa ocidental africana. No relato foi incluída a identificação dos lugares onde se resgatava ouro e a indicação da importância do negócio em cada um deles. Conforme os casos, apareciam referências a «grande trato douro»[30], «muito ouro»[31], inclusive à «grandecissima riquesa douro» de Tombuctu[32], mas também à «pouca»[33] ou «nom em muita cantidade»[34] verificada nalgumas regiões, sem esquecer os envios anuais da Mina estimados em «cento e setenta mil dobras de boo ouro fino e muito mais em alguus annos»[35].

Do exposto se infere a objectividade subjacente ao tratamento dos dados relacionados com o elemento aurífero em contexto comercial[36]. As passagens conexas que resvalaram para o domínio da imaginação não reflectiam, porém, qualquer vislumbre de ideia de eldorado. Uma das mais excêntricas foi introduzida a propósito dos «sinco e seis mil dobras de boo ouro» que, de ordinário, se resgatavam a partir de Sutucó, na linha de fronteira entre as terras dos jalofos e dos mandingas. Foi aí que Duarte Pacheco introduziu o devaneio de que, para além do território mandinga, haveria uma região também abundante em ouro, mas cujos habitantes, sendo negros, ostentariam caras, dentes e caudas de cão[37]. Mais do que uma completa e perfeita assunção do empirismo, tão exaltada pelo humanista, o que estava, pois, em curso era uma transição entre concepções epistemológicas e isso já não era de somenos.

Se, porventura, Duarte Pacheco tivesse tido a experiência de contactar directamente com as gentes da floresta da África Ocidental, poderia ter percebido que entre elas havia quem se dedicava

[29] Sobre o pioneirismo do Esmeraldo no desenvolvimento de uma observação geral da era das navegações portuguesas veja-se PELÚCIA, Alexandra; COSTA, João Paulo Oliveira e Costa – Introdução, Esmeraldo de Situ Orbis, pp. 13-15.

[30] Cf. PEREIRA, Duarte Pacheco – Esmeraldo De Situ Orbis, livro 1, caps. 21 e 25.

[31] Cf. *Ibidem*, livro 1, cap. 32.

[32] Cf. *Ibidem*, livro 1, cap. 27.

[33] Cf. *Ibidem*, livro 1, cap. 32; libro 2, caps. 2 e 4.

[34] Cf. *Ibidem*, livro 1, cap. 33.

[35] Cf. *Ibidem*, livro 2, cap. 5.

[36] Também Valentim Fernandes dispensou acrescentar quimeras aos elementos que coligiu acerca do ouro africano, sensivelmente ao mesmo tempo em que Duarte Pacheco Pereira escrevia o seu livro: cf. **Códice Valentim Fernandes**, pp. 50, 75-76, 89, 111, 256, 336**.** Por seu turno, Garcia de Resende foi espectador privilegiado da evolução de Portugal e do Império, a partir das cortes de D. João II, D. Manuel I e D. João III, até à data da sua morte, em 1536. Por esta altura e em comparação com os últimos anos do período manuelino, a média anual das remessas de ouro da Mina descera de pouco mais de 400 kg para cerca de 324 kg, mas o declínio sério ainda tardaria até meados do século: PEREIRA, João Cordeiro – Resgate de Ouro na Costa da Mina nos Reinados de D. João III e D. Sebastião, pp. 271-275. Significa isto que, num lapso de tempo superior a meio século, o cronista e poeta apenas pôde encarar a Mina como jóia da Coroa. Historiando o reinado do *Príncipe Perfeito* na época de D. João III, Resende escreveu que a decisão de estabelecer a fortaleza da Mina se devera a «aver muito ouro como tinha [D. João II] por verdadeira enformaçam que ali se vinha resgatar, e que assentando-se o trato e vindo a estes reinos ouro seria muito serviço e acrecentamento de sua honra e estado»: cf. **Livro das Obras de Garcia de Resende**, p. 180. Idêntica racionalidade de análise marcou a justificação por ele apresentada para a ordem emanada de D. João II, em 1488, para se edificar outra fortaleza, na foz do rio Senegal, uma vez que «tinha por certo que o dito rio bem metido pollo sertam vinha polla cidade de Tambucutum, e per Mombaree, em que sam os mais ricos tratos e feyras d'ouro que dizem que há no mundo, de que toda a Berberia de Levante e Ponente atee Jerusalem se provee e bastece: cf. *Ibidem*, p. 273.

[37] Cf. PEREIRA, Duarte Pacheco – Esmeraldo De Situ Orbis, livro 1, cap. 29.

ao tráfico mudo e à limagem de dentes em forma de ponta. Assim o aclararam as investigações levadas a cabo por Joaquim Barradas de Carvalho[38]. O facto é que não teve essa oportunidade. Mas como, certamente, nunca pôde ver cobras com um «quarto de leguoa de longuo» e, ainda assim, asseverou ter isso acontecido[39], parece improvável que se pudesse resolver a eliminar o trecho sobre os homens arraçados de cães.

Aspectos relativamente aos quais jamais o fidalgo navegador procederia a alterações textuais são também as reflexões em torno do percurso de vida do infante D. Henrique, uma vez que emanaram de uma genuína crença na Divina Providência e do culto público colectivo dedicado àquela personalidade. Duarte Pacheco definiu-lhe um perfil de agente eleito por Deus para a realização de grandiosos feitos. Daí teria resultado uma revelação divina, sobrevinda em sonhos ao infante, de que na exploração das terras desconhecidas de África, entre outros resultados, «se acharia tanto ouro com outras tam Ricas mercadorias com que bem e abastadamente se manteriam os Rex e pouoos destes Reynos de portugual»[40]. Se, face à realidade histórica conhecida, os benefícios directos para a população comum portuguesa quedam difíceis de descortinar, é necessário admitir a ausência de qualquer hipérbole nas palavras de Duarte Pacheco Pereira no tocante à fortuna alcançada por D. Henrique, pelos herdeiros da sua casa senhorial e pelos reis de Avis. Tanto assim foi que o ouro, particularmente aquele proveniente de S. Jorge da Mina, se converteu num dos vectores-chave para a emergência e a afirmação do Estado Moderno em Portugal, para a clara autonomização e centralização do poder régio, bem como, sob diversas formas, para a projecção externa da Coroa. Desse ponto de vista, adquire algum sentido a ideia de que o ouro africano contribuiu, a par de outros factores, para a vivência de um relativo contexto de eldorado, mais na medida em que houve usufruto de riqueza inusitada do que pela proliferação de um enorme e generalizado entusiamo. À conta disso, a partir da segunda metade do século XVI, pesaram sobre as elites nacionais dificuldades de adaptação às novas conjunturas e sentimentos de nostalgia face ao passado, cuja falta de fundamento objectivo foi alvo de recente revisão historiográfica[41].

De facto, o ouro resgatado na costa ocidental africana, nem sequer a importância extraordinária daquele obtido em S. Jorge da Mina, não gerou impactos no imaginário português. Ao contrário do sucedido no Novo Mundo, não correram lendas relativas a míticas cidades de ouro no interior continental nem devaneios aventureiros conduziram à realização de expedições de busca de eventuais tesouros. Um conjunto amplo de factores determinou que assim tivesse sido.

Para começar, talvez se deva considerar a dimensão plurissecular das ligações geoeconómicas entre o Mediterrâneo e a África Subsaariana, a articulação mercantil entre cristãos e muçulmanos, que bem poderá ter induzido os primeiros a adquirirem uma percepção naturalista a respeito das fontes auríferas. No fim de contas, nem o magnificente Mansa Musa ocasionou uma ficção do

[38] *Apud Ibidem*, livro 1, cap, 29, nota 609.

[39] Cf. *Ibidem*, livro 1, cap. 27.

[40] Cf. *Ibidem*, livro 1, cap. 22.

[41] Veja-se COSTA, João Paulo Oliveira e – O Império Marítimo, pp. 137-153.

calibre do suposto líder ameríndio que se cobriria diariamente com ouro em pó, nem Tombuctu foi mitificada.

Por outro lado, há que atender às próprias características e lógicas da presença portuguesa na costa ocidental africana, ao longo do século XV e de boa parte da centúria seguinte. Por oposição à infiltração castelhana na América, não se assinalou uma deslocação de centenas de portugueses para aquela região. Não se afigurava estimulante a circunstância, amplamente pública, de que a «terra he muito doentia de febres e rasoadamente morrem aquy os homens brancos»[42]. Até a fixação de gente na ilha cabo-verdiana de Santiago, algo menos atreita a enfermidades, tivera de ser estimulada por D. Afonso V, em 1466, com recurso a privilégios[43]. No entanto, ainda mais determinante do que isso, era a vigência de um monopólio, originalmente favorecendo o infante D. Henrique e depois a Coroa, aplicado tanto ao acesso às paragens a sul do Bojador como ao resgate dos produtos africanos[44]. A geoestratégia marítimo-mercantil a que, eminentemente, obedeceu a formação e o desenvolvimento do império português além do dito cabo, entre as fases henriquina e manuelina, excluía o recurso a hostes conquistadoras e a agentes de colonização. À luz desse quadro, a satisfação dos interesses portugueses dependia da negociação, no sentido pleno da palavra, com as populações indígenas que se mostravam disponíveis para tal. O **Esmeraldo** é bem um espelho de tais dinâmicas[45]. Portanto, o facto de se ter constituído uma empresa centralizada, de lógica comercial e feição monopolista, dinamizada *in loco* por um número limitado de servidores também serviu de travão a quaisquer corridas ao ouro, que era tangível, e buscas de tesouros utópicos pelo sertão adentro[46].

Viabilizada pelas viagens exploratórias de Bartolomeu Dias (1487-1488) e Vasco da Gama (1497-1499) e confirmada pela expedição de Pedro Álvares Cabral (1500-1501), a passagem dos portugueses ao cenário do Índico ofereceu rápida oportunidade para se dar asas à imaginação em matéria de esplendor aurífero. Foi D. Manuel I quem deu o primeiro sinal disso quando escreveu aos soberanos de Castela e Aragão, na sequência do regresso da armada cabralina a Lisboa. No relato dos acontecimentos que tinham marcado a missão naval, o rei de Portugal fez constar dados sobre Sofala, o principal entreposto exportador de ouro da costa oriental africana, num estilo que nada ficava a dever à tradição medieval de *mirabilia*. O entendimento de Sofala como uma espécie de nova Mina, na sequência da excursão gâmica, suscitara, em 1500, o despacho dos irmãos Bartolomeu e Diogo Dias, com regimento à parte do de Cabral, para ali

[42] Cf. PEREIRA, Duarte Pacheco – Esmeraldo De Situ Orbis, livro 2, cap. 5. A citação reporta-se à zona específica de S. Jorge da Mina, mas a obra contempla observações do género acerca de vários outros pontos litorâneos.

[43] Cf. COSTA, João Paulo Oliveira e – **Mare Nostrum. Em Busca de Honra e Riqueza**, pp. 45-46.

[44] Cf. *Ibidem*, pp. 35-39.

[45] Cf. PELÚCIA, Alexandra; COSTA, João Paulo Oliveira e Costa – Introdução, Esmeraldo de Situ Orbis, pp. 18-19.

[46] As medidas de controlo exercidas em S. Jorge da Mina demonstraram, até à saciedade, quão ferreamente era defendido o exclusivo régio do ouro: veja-se PEREIRA, João Cordeiro – Resgate de Ouro na Costa da Mina nos Reinados de D. João III e D. Sebastião, pp. 263-267. Apesar de todo o aparato montado, D. João III ainda foi avisado, em 1530, pelo capitão do caravelão que transportava escravos da ilha de S. Tomé para a fortaleza, de que o cercano rio da Volta poderia ser visitado e palco de tráfico de ouro por parte de homens brancos que se haviam instalado na região: cf. carta de Fernão de Carvalho, 3-VI-1530. In BRÁSIO, Pe. António (ed.) – **Monumenta Missionaria Africana**, vol. 1, pp. 544-545.

assentarem uma feitoria[47]. A perda de ambos, durante a passagem do Cabo da Boa Esperança, comprometera o intento, mas o rei animara-se por ter recebido

> «informacion cierta de allá y así del trato y mercadería de la tierra, y de la gran cantidad del oro que allí hay, y allí alló nuevas que entre los hombres que traen el oro allí á cuestas, vienem muchos que tienen cuatro ojos, dos delante y dos detrás, y son hombres pequeños de cuerpo é bermejos, y diz que son crueles é que comen los hombres con quien tienen guerra, y que las vacas del rey traen collares de oro gruesos al pescuezo»[48].

Poucos anos decorridos, enquanto escrevia o **Esmeraldo,** após ter tido a oportunidade de divisar as paragens orientais e de ali estanciar, igualmente Duarte Pacheco Pereira cedeu à credulidade em relação a Sofala. A diferença está em que se prendeu antes a elementos míticos de matriz bíblica, explicando que da parte dos navegadores portugueses havia sido

«descuberta e nouamente hachada ha grande mina que alguns cuidam ser de ophir que agora per nome nouo Cofala he chamada donde o sapientissimo Rey salomom ouue quatrocentos e vinte talentos de ouro segundo no terceyro Liuro dos Reys capitolo noue e no segundo Liuro de paralipomenom capitolo oytauo no fim com ho qual fes ho sacro templo de Jherusalem»[49].

Na fase inicial da intervenção portuguesa no Índico, a ingenuidade e o optimismo eram manifestos. A mirabolante descrição manuelina de Sofala é difícil de justificar, a não ser pela disposição de se continuar a aceitar a razoabilidade da existência de alguns prodígios, num quadro em que a plena consolidação do empirismo exigia tempo. Uma ordem de razão complementar residia na constante atitude portuguesa de indagação por produtos valiosos em cada nova terra divisada, tornada natural em função dos sucessos prévios obtidos na costa ocidental africana. A tendência para o entusiasmo também se revelara na atitude da companhia de Cabral de interpretar certas reacções de ameríndios, na recém-assinalada Terra de Vera Cruz, como indicação de que lá haveria ouro e prata[50].

Por sua vez, a associação de Sofala ao mito de Ophir implica uma ponderação mais complexa, relacionada com a profundidade e extensão da autoridade exercida pelas fontes do Antigo Testamento, fosse no plano religioso ou no plano cultural. A navegação no sentido do oriente, palco de histórias protagonizadas por sucessivos profetas e monarcas inspirados por Deus, tornava os agentes da expansão portuguesa permeáveis a leituras bíblicas da realidade[51]. Fazendo parte da *intelligentsia* da época, dominando tanto os conteúdos da sabedoria antiga como as novas práticas de navegação, Duarte Pacheco estava singularmente habilitado a proceder daquela maneira.

---

[47] Cf. DINIZ, Sofia – Bartolomeu e Diogo Dias, p. 201.

[48] Cf. carta de D. Manuel I aos *Reis Católicos*, 27-VII-1501. In CORTESÃO, Jaime – **A Expedição de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil**, p. 186.

[49] Cf. PEREIRA, Duarte Pacheco – Esmeraldo De Situ Orbis, Prólogo, pp. 76-77.

[50] Cf. carta de Pêro Vaz de Caminha, in GARCIA, José Manuel (org.) – **Viagens de Descobrimentos**, pp. 248

[51] Sobre esta problemática veja-se THOMAZ, Luís Filipe F. R.; COSTA, João Paulo Oliveira e – A Bíblia e a Expansão Portuguesa, pp. 223-240.

A especulação sobre a localização de Ophir continuaria a ser alimentada nos tempos vindouros. Ainda haveria quem continuasse a postular a tese de Sofala durante o reinado de D. João III[52] e, indo já o século XVII adentrado, o mesmo seria comentado a partir do Brasil, sem descartar uma opinião inclinada para S. Jorge da Mina[53]. Outra hipótese de identificação que, entretanto, fora ventilada era a da ilha de Samatra, no Sueste Asiático[54].

As discussões em torno do paradeiro da legendária Ophir nunca abandonaram o plano da teoria. Em jeito de lapalissada, diga-se que nem outra coisa valeria a pena porque, coincidisse com Sofala ou com uma das alternativas, já que todas as localizações sugeridas haviam sido alcançadas, faltando apenas prova para definitiva associação. Já as águas envolventes de Samatra foram alvo de missões navais, patrocinadas pelas autoridades portuguesas, em vários momentos da primeira metade de Quinhentos, não na mira de Ophir, mas da outrossim conjecturada Ilha do Ouro. Confirma-se, assim, a ideia de que, ao irromperem pelo Oceano Índico e pelos mares conexos, em cujas margens estavam implantadas sociedades envolvidas, havia séculos, no comércio de bens de luxo e cuja abundância de recursos suscitara tantos relatos entusiasmados na Europa, os portugueses entenderam haver bases para dar crédito razoável a estórias que por lá lhes chegaram aos ouvidos. No que tocava a expectativas, o processo apresentava pontos de contacto com a experiência castelhana no Novo Mundo. A diferença radical assentava em que tinham sido resultados práticos das pilhagens dos colossais tesouros aztecas e incas a enformarem um espírito de febre do ouro e a conferirem verosimilhança à lenda do *El Dorado*. Lá muito a oriente, os delírios de riquezas que determinaram expedições portuguesas derivaram, fundamentalmente, de meros rumores.

Tal foi o contexto do surgimento da Ilha do Ouro como alvo de atenção da cúpula do Estado da Índia, bem como de D. Manuel I e de D. João III. A efectiva existência de fontes de ouro na Ásia do Sueste continental e insular, Samatra incluída, ocasionara, desde épocas recuadas, o uso dos topónimos "terra" e "ilha de ouro" em várias línguas e formas textuais da Ásia. Por via disso, a própria terminologia da geografia ptolemaica fora influenciada[55]. O esforço heurístico levado a cabo por Luís Filipe Thomaz sobre esta matéria permitiu-lhe concluir ter sido aquele o ponto de partida para a formação de uma narrativa ficcionada, a qual tinha circulação corrente entre as gentes malaias, nos princípios do século XVI. A tomada do entreposto de Malaca pela hoste de Afonso de Albuquerque, em 1511, ampliou a audiência da lenda, a qual se reportava a uma ilha, alegadamente posicionada a sudoeste da de Samatra, cuja orla estaria repleta de ouro em pó[56]. Os ecos reverberaram de Malaca até à Índia, e inclusive até Portugal, dando lugar a duas expedições visando o descobrimento da Ilha do Ouro. A primeira, ordenada

[52] Cf. MARCOCCI, Giuseppe – **A Consciência de um Império. Portugal e o seu Mundo (Sécs. XV-XVII)**, pp. 356-358.

[53] Cf, BRANDÃO, Ambrósio Fernandes – **Diálogos das Grandezas do Brasil**, pp. 125-126.

[54] Cf. LINSCHOTEN, Jan Huygen van – **Itinerário, Viagem ou Navegação... para as Índias Orientais ou Portuguesas**, p. 115.

[55] Cf. HALL, Kenneth R. **– Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia**, pp. 35-37; THOMAZ, Luís Filipe F. R. – A Expedição de Cristóvão de Mendonça e o Descobrimento da Austrália, pp. 67-68.

[56] Cf. *Ibidem*, pp. 68-73.

pelo governador Diogo Lopes de Sequeira, sob comando de Diogo Pacheco, desenrolou-se entre 1519 e 1520, com uma escala, pelo meio, em Malaca. A segunda emanou de uma decisão directa de D. Manuel I, tendo ocupado Cristóvão de Mendonça em 1521. Naturalmente, nada de positivo adveio daquelas iniciativas. Perderam-se mesmo a embarcação e a vida de Diogo Pacheco, em situação de confronto naval com rivais muçulmanos junto à costa de Samatra[57].

Alguns anos decorridos sobre os acontecimentos evocados, a lembrança do fantasiado espaço insular poderá ter sido reavivada quando Francisco de Sá reportou, a partir de Malaca, em 1527, ser Samatra «cercada de todo o ouro e o melhor de todas estas partes»[58]. Em 1540, a referência voltou a ser explícita, nas palavras de Brás Baião, escritas em Goa, de que «a Ilha do Ouro que dizem haver no mar de Bairos, que é na ilha de Çamatra, dizem que jaz pegada na ilharga de Banta»[59].

D. João III era o destinatário de ambas as missivas e o facto é que se animou a recuperar os desígnios de busca da Ilha do Ouro. O monarca deu provimento do necessário comando a Diogo Cabral, o qual, já na Índia, acabou por ser substituído após desinteligências com o governador Martim Afonso de Sousa lhe terem valido voz de prisão. A saída de Goa da armada aparelhada para o efeito ocorreu em 1543, presumivelmente em Setembro, sob a liderança de Jerónimo de Figueiredo, mas a campanha soçobrou bem antes de haver aproximação às águas do Arquipélago. A propósito da anterior excursão de Diogo Pacheco, João de Barros produziu o comentário mordaz de que «neste Oriente, a que chamamos Índia, reina mais a cegueira da fortuna, que a luz da razão»[60]. Assenta bem a respectiva extrapolação para o caso de Jerónimo Figueiredo, uma vez que tentou promover a sublevação dos lascarins da sua companhia a fim de todos se lançarem numa empresa de pirataria no Golfo de Bengala. As arbitrariedades do capitão-mor e o estado de tensão acumulada descambaram na fuga dos lascarins, a bordo de algumas fustas, para se acolherem sob a autoridade do governador português. Testemunharam depois, a respeito de Jerónimo de Figueiredo, que «toda sua temção não era senão buscar presas» e que, para tanto, se dispunha a «corer a costa de Tanacarim e Bengalla e amdar as portas ate se fazer riquo o que não heraa serviço del rey nosso senhor por lhe não mandar a sua patemte somente descobrir a Ilha do Ouro»[61]. Dir-se-ia que o fidalgo teria por mais seguros os lucros dos assaltos do que o achamento da fantástica ilha.

Quem dava mostras de ter a mentalidade de eldorado bastante inculcada era D. João III. Naquele mesmo ano de 1543, a história do Estado da Índia ficou marcada por uma movimentação

[57] Para uma súmula dos acontecimentos associados, incluindo a explicação das razões que descredibilizam a teoria do contacto com a Austrália por parte de Cristóvão de Mendonça veja-se *Ibidem*, pp. 73-76.

[58] Cf. carta de Francisco de Sá, 10-X-1527, in THOMAZ, Luís Filipe F. R. – O Malogrado Estabelecimento dos Portugueses em Sunda, p. 495.

[59] Cf. carta de Brás Baião, 1-XI-1540, in *Ibidem*, p. 580.

[60] Cf. BARROS, João de – **Da Ásia**, III, iii, 3.

[61] Cf. Pitição que os lascaris das fustas de Gironimo de Figueiredo fizeram ao guarda moor del rei de Ceylão…, in **As Gavetas da Torre do Tombo**, vol. III, pp. 231-232. Sobre este assunto veja-se PELÚCIA, Alexandra – **Martim Afonso de Sousa e a sua Linhagem. Trajectórias de uma Elite no Império de D. João III e D. Sebastião**, pp. 230-321.

marítimo-militar de natureza ímpar. Referimo-nos à chamada Viagem do Pagode. Ignoram-se tanto as circunstâncias exactas em que o plano veio à luz do dia como a identidade de quem o idealizou originalmente. Em contrapartida, algumas fontes documentais asseveram que o rei lhe concedeu aval prévio[62]. Seria estranho que assim não tivesse sido, atendendo à dimensão dos meios operacionais arrolados para o cumprimento da missão – cerca de 45 velas, 2.500 a 3.000 homens e 300 cavalos, além de armas de fogo em abundância, sob o comando, em pessoa, do governador Martim Afonso de Sousa, os quais largaram de Goa, em Agosto ou Setembro[63].

Consistia o objectivo da esquadra em rumar até à costa indiana do Coromandel, banhada pelo Golfo de Bengala, ancorando em Paleacate para dali se realizar uma incursão, terra adentro, numa distância de cerca de vinte léguas, para atacar e pilhar o abastado complexo religioso hindu de Tirumala-Tirupati[64]. A reprodução do estilo de intervenção dos castelhanos na América afigura-se flagrante, tivesse ou não havido consciência disso. Certo é que Martim Afonso de Sousa tivera oportunidade, entre 1523 e 1525, de residir em Castela, de integrar o exército que dali marchou para enfrentar as forças de Francisco I de França e de lá estabelecer significativas relações de ordem sociopolítica, ganhando inclusive a "amizade" do imperador Carlos V[65]. Por conseguinte, o fidalgo teve acesso privilegiado a informações sobre a recente conquista do México e os respectivos impactos. De futuro, à distância e com intermitências determinadas pela sua carreira ultramarina, não lhe terão escapado os ecos repercutidos pela tomada do Perú.

O desfecho da jornada portuguesa na Índia ficou, no entanto, muito abaixo das expectativas, visto que nem sequer chegou a ser concretizada a manobra anfíbia da qual dependia a investida sobre Tirumala-Tirupati. Aparentemente, o ataque terá sido abortado por força do efeito conjugado da demora de navegação sofrida pela armada e do estado de alerta em que entrara a zona do Coromandel[66]. À laia de compensação, foi acometido outro templo hindu, na costa ocidental indiana, designadamente o de Tevalekara, implantado na zona de Coulão. Sucedeu ter sido a emenda pior que o soneto porque os portugueses se viram diante séria resistência, houve registo de mortes e do saque nada mais terá resultado do que um objecto litúrgico de ouro[67].

As manifestações de interesse de D. João III quanto a magníficos tesouros, imaginados ou reais, do mundo asiático podem suscitar estranheza. Por um lado, aparentam chocar com a linha de pragmatismo imprimida pelo rei à generalidade da sua actividade governativa[68]. Podem ainda

---

[62] Cf. carta de Vasco da Cunha a D. João III, 6-XI-1544, in ALBUQUERQUE, Luís de; COSTA, José Pereira da, ed. – Cartas de "Serviços" da Índia (1500-1550), p. 348; COUTO, Diogo do – **Da Ásia**, V, ix, 7.

[63] Cf. CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia**, vol. IV, pp. 307-308; COUTO, Diogo do – **Da Ásia**, V, ix, 7; carta de D. Garcia de Castro a D. João III, 3-XII-1543, in ALBUQUERQUE, Luís de; COSTA, José Pereira da, ed. – Cartas de "Serviços" da Índia (1500-1550), p. 344; «Verdadeira Enfformaçam das Cousas da India», in **As Gavetas da Torre do Tombo**, vol. III, p. 144.

[64] Sobre a respectiva importância veja-se SUBRAHMANYAM, Sanjay – Of Pagodas and Politics: Tirupati as El-Dorado, pp. 22-28.

[65] Cf. PELÚCIA, Alexandra – **Martim Afonso de Sousa e a sua Linhagem**, pp. 99-100, 114-122.

[66] Cf. *Ibidem*, p. 230.

[67] Cf. *Ibidem*, p. 234.

[68] Veja-se COSTA, João Paulo Oliveira e – O Império Marítimo, pp. 129-143.

ser julgadas como repentinas e pontuais, uma vez que surtiram reflexos concentrados num único ano. É, no entanto, possível e pertinente enquadrar as expedições asiáticas de 1543 num programa régio de acção mais coerente e abrangente. A emergência de factores conjunturais, abaixo especificados, terá conferido especial utilidade à organização daquelas, no período em questão, no pressuposto de que haveria hipóteses de alcançarem bons resultados práticos.

Em primeiro lugar, deverá entender-se que a implicação do monarca em tentativas de descoberta de espaços opulentos denotava uma atitude de razoável realismo. A passagem do Cabo Bojador, em 1434, marcara o início de uma Revolução Geográfica, da qual se foi adquirindo ampla consciência, desde logo pelos agentes portugueses, seguindo-se outros europeus, bem como pelas gentes que foram sendo contactadas ou que foram recebendo as notícias do processo. Num mundo que estava a ser desvendado na sua real configuração e esquadrinhado nas suas características; em que tantas novidades haviam sido reveladas, incluindo muitas dignas de efectivo espanto; e em que fortunas bem palpáveis haviam sido obtidas, por via de actos de conquista ou de comércio, tornavam-se admissíveis estórias que, na actualidade, gozando de uma confortável posição propiciada pela distância do tempo e pelo conhecimento adquirido, classificamos como extravagâncias de pensamento. Dito de outro modo, em meados do século XVI, para D. João III e muitos outros seres humanos – portugueses, castelhanos, malaios, etc. –, a ideia de que existiriam eldorados, no sentido mais fantástico, ou, no mínimo, fontes intocadas de riqueza, não era liminarmente descartável.

Assim sendo, importa salientar que as primeiras buscas de ouro conduzidas, sob a égide de D. João III, decorreram em território brasileiro, na fase de arranque da respectiva colonização socioeconómica. Esta dinâmica foi supervisionada *in loco*, com poderes de governador, justamente, por Martim Afonso de Sousa, de 1531 a 1533[69]. Por sinal, tal aconteceu em simultâneo com as acções de domínio militar do Império Inca e de subtracção dos tesouros encontrados. A lógica de exploração colonial a que o Brasil foi então subordinado, sendo bem distinta daquelas verificadas nas restantes áreas ultramarinas de implantação portuguesa, excepção feita aos arquipélagos atlânticos, significou a emergência da feição territorial do Império Português, implicando, além do cultivo dos solos, o reconhecimento dos demais recursos naturais lá presentes. Esse seria sempre um procedimento expectável. Mas o carácter precoce e até sistémico assumido pela procura portuguesa de metais e pedras preciosas foi, evidentemente, animada pela vizinhança dos Andes.

A campanha de Martim Afonso de Sousa no Brasil ocasionou, logo em 1531, a promoção de duas missões exploratórias em direcção ao sertão. Uma partiu da zona do Rio de Janeiro, permitindo apurar alegadas notícias, fornecidas por um líder ameríndio, acerca da abundância de ouro e prata no rio Paraguai[70]. Outra saiu da ilha da Cananeia com o objectivo de obter não só escravos, mas, dando-se crédito às informações de um antigo degredado português, igualmente

[69] Veja-se PELÚCIA, Alexandra – **Martim Afonso de Sousa e a sua Linhagem**, pp. 127-155.

[70] Cf. SOUSA, Pêro Lopes de Sousa – Relação da Navegação… (1530-1532), pp. 103-104.

ouro e prata[71]. No ano seguinte, náufragos castelhanos, encontrados na Lagoa dos Patos e dali trazidos para a recém-fundada vila de S. Vicente, teriam dado a Martim Afonso referências e provas da existência de grandes quantidades dos mesmos metais em áreas distantes do interior[72].

Por todas as razões, era permitido à Coroa acalentar boas esperanças com respeito à aquisição de fortunas auríferas e argênteas, no Brasil, num futuro mais ou menos próximo. Como é sabido, as expectactivas não se cumpriram satisfatoriamente, até ao final da vida de D. João III, apenas se foram renovando. Foi o que aconteceu, em 1550, quando o rei recebeu aviso acerca de um espaço que prometia corresponder ao eldorado brasileiro:

> «Socedeu agora que este março pasado vierõ a Porto Seguro negros dos que viuem junto de hũ gram rio, alem do qual dizem que esta hũa sera junto delle que resprandece muito e que he muito amarella, da qual serrra vão ter ao dito rio pedras da mesma cor, a que nos chamamos pedaços douro, que della caem, e os negros, quando vão à guerra polla banda de aquem, apanham do dito rio os ditos pedaços de que dizem que fazem gamellas pera nelas darem de comer aos porcos que pera si não osam fazer coisa algũa, porque dizem que aquelle metal êdoença pella qual rezam nam ousam pasar a ella e dizem qué muyto temerosa por causa de seu resplendor, e chamãolhe sole da tera»[73].

O autor, um estrangeiro de nome Filipe Guilhem, tivera um percurso acidentado em Portugal, no decurso do qual ganhou e perdeu o favor régio, acabando a expiar as suas culpas no Brasil desde o final da década de 1530[74]. O restante teor da carta indicia que, em 1550, estava finalmente em vias de recuperação, tendo sido recentemente chamado a colaborar com o governador Tomé de Sousa. Posto isto, a descrição das fantásticas quantidades e utilizações do ouro pretensamente existente no sertão de Porto Seguro bem poderiam ser uma tentativa de impressionar D. João III e consolidar a reabilitação pública em curso.

A serra resplandecente de cujo ouro se fabricariam recipientes para alimentação de suínos não foi achada nem gerou ressonâncias comparáveis às da lenda castelhana do *El Dorado*. A Guilhem não foi assacada qualquer responsabilidade, como se infere do provimento que Tomé de Sousa lhe deu da provedoria da Fazenda de Porto Seguro, em 1554, da qual lhe foi passado alvará régio passados três anos depois[75]. A descoberta de ouro no Brasil não cessou, porém, de preencher os sonhos dele e dos dirigentes portugueses nos dois lados do Atlântico. Por intermédio de uma missiva enviada, em 1561, à viúva de D. João III, D. Catarina de Áustria, Guilhem reportou que, após a expulsão dos franceses da baía da Guanabara, havendo

---

[71] Cf. *Ibidem*, p. 106.

[72] Cf. *Ibidem*, p. 127.

[73] Cf. Carta de Filipe Guilhem a D. João III, 20-VII-1550. In DIAS, Carlos Malheiro, dir. – **História da Colonização Portuguesa do Brasil**, vol. 3, p. 369.

[74] Sobre esta figura veja-se VITERBO, Sousa – Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII, 2º série, pp. 532-539; EDELWEISS, G. – Filipe Guilhem, um Espanhol que Não Voltou à sua Terra, pp. 47-60.

[75] Cf. VITERBO, Sousa – Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII, 2º série, pp. 534-539.

paz em toda a área litorânea do Rio de Janeiro, bem como no seio das populações ameríndias, subsistia o propósito de se «descubrir oro». Passante de uma centena de homens, acompanhados de um número indefinido de indígenas provenientes do Recôncavo Baiano, haviam sido aprontados nesse sentido. Quando se achavam 60 léguas adentro do sertão, o ataque de uma tribo causou várias baixas[76].

No Brasil, como noutras partes da América, a febre do ouro deixava um rastro de fracasso e morte. Tentando comprazer D. João III de modo mais activo do que Filipe Guilhem, nos inícios da década de 1550, Tomé de Sousa ordenou a construção de uma galé destinada à exploração do interior dos rios da costa pernambucana. Estimulara o governador poder «descobrir alguma boa ventura pera Vossa Alteza pois esta terra e o Peru he toda huma.». Jamais houvera novas da embarcação, pelo que presumiu que tivesse naufragado, dando remate à questão com eloquência: «o que daqui recolho que quando a Nosso Senhor aprouver de dar outro Peru a Vossa Alteza aqui que o ordenara quando e como quiser e que nos por muito que madruguemos nom há de amanhecer mais asinha»[77].

D. João III nada mais poderia fazer do que render-se ao argumento de Tomé de Sousa. Os desejos acalentados pelo soberano de aceder a formidáveis riquezas de um qualquer eldorado divisado por súbditos seus, na Ásia marítima ou no Brasil, não decorriam, todavia, de estrita cupidez. O governo da corte, do Reino e, sobretudo, do Império exigia enormes meios económico-financeiros. Na crónica por si dedicada à época do *Piedoso*, Fr. Luís de Sousa incorporou um anexo documental, do qual consta um rol das despesas extraordinárias realizadas desde a subida ao trono até ao ano de 1544[78]. Não cabe aqui lugar à respectiva análise, mas importa sublinhar que, em meados do século, os problemas de liquidez eram visíveis. A título de exemplo, lá ficou apontado que o «Brasil não sómente não rendeu de vinte anos atégora o que soía; mas tem custado a defender e povoar»[79]. Neste contexto, adquire particular interesse a declaração, inserida noutra crónica, de que o assalto ao complexo de Tirumala-Tirupati fora determinado na medida em que «tantas vezes puxáram por ElRey nesta matéria, […] porque estava pobre pelas muitas despezas que se tinham feitas nas grandes armadas, que à India tinha mandado de socorro»[80].

Os tempos então vividos tornavam úteis o achamento e o usufruto de eldorados. Desse ponto de vista, foi a própria realidade que ajudou a alavancar as buscas portuguesas de grandes riquezas quando a disruptiva indagação do mundo ainda deixava espaço à sobrevivência do maravilhoso.

---

[76] *Apud Ibidem*, p. 538.

[77] Cf. carta de Tomé de Sousa a D. João III, 18-VII-1552 [ano registado no sumário do documento, sendo 1551 o ano inscrito na respectiva transcrição], in MAGALHÃES, Joaquim Romero; MIRANDA, Susana Münch, ed. – Tomé de Sousa e a Instituição do Governo Geral (1549). Documentos, p. 30.

[78] Veja-se SOUSA, Fr. Luís de – Anais de D. João III, vol. 2, pp. 272-274.

[79] Cf. *Ibidem*, vol. 2, p. 274.

[80] Cf. COUTO, Diogo do – Da Ásia, V, xii, 7.

BIBLIOGRAFIA

Fontes impressas

As Gavetas da Torre do Tombo, vol. 3. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1973.

ALBUQUERQUE, Luís de; COSTA, José Pereira da, ed. – Cartas de "Serviços" da Índia (1500-1550). ***Mare Liberum*. Revista de História dos Mares**, nº 1 (1990), pp. 309-396.

BARROS, João de – **Da Ásia**, 8 vols. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1963.

BRANDÃO, Ambrósio Fernandes – **Diálogos das Grandezas do Brasil**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2010.

BRÁSIO, Pe. António (ed.) – **Monumenta Missionaria Africana**, vol. 1. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952.

Códice Valentim Fernandes. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1997.

CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia**, vol. 4. Porto: Lello & Irmão, 1975.

COUTO, Diogo do – **Da Ásia**, vol. 13. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1974.

GARCIA, José Manuel (org.) – **Viagens de Descobrimentos**. Lisboa, Editorial Presença, 1983.

GUILHEM, Filipe – Carta a D. João III. In DIAS, Carlos Malheiro, dir. – **História da Colonização Portuguesa do Brasil**, vol. 3. Porto: Litografia Nacional, 1924, pp. 359-360.

LINSCHOTEN, Jan Huygen van – **Itinerário, Viagem ou Navegação... para as Índias Orientais ou Portuguesas**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

MAGALHÃES, Joaquim Romero; MIRANDA, Susana Münch, ed. – Tomé de Sousa e a Instituição do Governo Geral (1549). Documentos. ***Mare Liberum*. Revista de História dos Mares**, nº 17 (1999), pp. 7-38.

PEREIRA, Duarte Pacheco – Esmeraldo De Situ Orbis. In FRANCO, José Eduardo; FIOLHAIS, Carlos, dir. – **Obras Pioneiras da Cultura Portuguesa**, vol. 6, PELÚCIA, Alexandra; RODRIGUES, Alexandra Soares; COSTA, João Paulo Oliveira e; PEREIRA, José Miguel; GAMA, Orlando; SOROMENHO-MARQUES, Viriato, coor. – **Primeiros Escritos de Geografia e Ecologia**. S.l.: Círculo de Leitores, 2018, pp. 71-240.

POLO, Marco – **Viagens**. Lisboa: Clube do Autor Editora, 2018.

SOUSA, Fr. Luís de – **Anais de D. João III**, 2 vols. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1951-1954.

SOUSA, Pêro Lopes de Sousa – Relação da Navegação… (1530-1532). In ALBUQUERQUE, Luís de, dir. – **Martim Afonso de Sousa**. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, pp. 85-133.

VASQUEZ, Francisco – **El Dorado**. Lisboa: Editorial Teorema, 1991.

VERDELHO, Evelina (ed.) – **Livro das Obras de Garcia de Resende**. Lisboa; Serviço de Educação da Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.

ZURARA, Gomes Eanes da – **Crónica de Guiné**. S.l.: Livraria Civilização, 1973.

Estudos

ALBUQUERQUE, Luís de – **Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses**. Mem Martins: Publicações Europa-América, s.d.

CARAVAGLIA, Juan Carlos; MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan – **América Latina de los Orígenes a la Independencia**, vol. I, **América Precolombina y la Consolidación del Espacio Colonial**. Barcelona: Crítica, 2005.

CORTESÃO, Jaime – **A Expedição de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1994.

COSTA, João Paulo Oliveira e – **Mare Nostrum. Em Busca de Honra e Riqueza**. Lisboa: Temas e Debates; Círculo de Leitores, 2013, pp. 69-91.

COSTA, João Paulo Oliveira e – O Império Marítimo. In COSTA, João Paulo Oliveira e, coor.; RODRIGUES, José Damião; OLIVEIRA, Pedro Aires – **História da Expansão e do Império Português**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014, pp. 99-199.

DINIZ, Sofia – Bartolomeu e Diogo Dias. In COSTA, João Paulo Oliveira e, coor. – **Descobridores do Brasil. Exploradores do Atlântico e Construtores do Estado da Índia**. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 2000, pp. 185-207.

EDELWEISS, G. – Filipe Guilhem, um Espanhol que Não Voltou à sua Terra. ***Universitas*. Revista de Cultura da Universidade Federal da Bahia**, nº1 (1968), pp. 47-60.

FAUVELLE, François-Xavier, The Imperial Capital of Mâli (14th Century). A New Hypothesis, *Medievalista* [em linha], nº 35 (2024), pp. 1-20. [consul. 30-07-2025]. Disponível na internet: URL: http://journals.openedition.org/medievalista/7706; DOI: https://doi.org/10.4000/medievalista.7706

GIL, Juan – **Mitos y Utopías del Descubrimiento**, vol. 3, **El Dorado**. Madrid: Alianza Editorial, 1989.

GIL, Juan – **La India y el Catay. Textos de la Antigüedad Clásica y del Medievo Occidental**. Madrid: Alianza Editorial, 1995.

GODINHO, Vitorino Magalhães – **Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XIII-XVIII**. Lisboa: Difel, 1990.

GODINHO, Vitorino Magalhães – **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, vol. 1. Lisboa: Editorial Presença, 1991.

HALL, Kenneth R. – **Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia**. Honolulu: University of Hawii Press, 1985.

HEMMING, John – **The Search for Eldorado**. Londres: Phoenix Press, 2001.

KURT, Andrew, The Search for Prester John, a Projected Crusade and the Eroding Prestige of Ethiopian Kings, c.1200–c.1540, *Journal of Medieval History*, vol. 39:3 (2013), pp. 297-320 [consult. 29-07-2025]. Disponível na internet: DOI: https://doi.org/10.1080/03044181.2013.789978

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan – As Rotas do Sul. A Expedição de Fernão de Magalhães no Contexto da Expansão Castelhana para o Sul-Americano e o Pacífico no Século XVI. In RODRIGUES, Vítor Gaspar; AVELAR, Ana Paula, coor. – **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**. Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 483-511.

MARCOCCI, Giuseppe – **A Consciência de um Império. Portugal e o seu Mundo (Sécs. XV-XVII)**. S.l.: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012.

PELÚCIA, Alexandra – **Martim Afonso de Sousa e a sua Linhagem. Trajectórias de uma Elite no Império de D. João III e D. Sebastião**. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2009.

PELÚCIA, Alexandra; COSTA, João Paulo Oliveira e – Introdução. In FRANCO, José Eduardo; FIOLHAIS, Carlos, dir. – **Obras Pioneiras da Cultura Portuguesa**, vol. 6, PELÚCIA, Alexandra; RODRIGUES, Alexandra Soares; COSTA, João Paulo Oliveira e; PEREIRA, José Miguel; GAMA, Orlando; SOROMENHO-MARQUES, Viriato, coor. – **Primeiros Escritos de Geografia e Ecologia**. S.l.: Círculo de Leitores, 2018, pp. 13-23.

PEREIRA, João Cordeiro – Resgate de Ouro na Costa da Mina nos Reinados de D. João III e D. Sebastião». In: **Portugal na Era de Quinhentos: Estudos Vários**. Cascais: Patrimonia Historica, 2003, pp. 261-296.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – Of Pagodas and Politics: Tirupati as El-Dorado. In **Penumbral Visions. Making Polities in Early Modern South Asia**. Nova Deli: Oxford University Press, 2001, pp. 22-60.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. – A Lenda de S. Tomé Apóstolo e a Expansão Portuguesa. **Lusitânia Sacra**, 2ª série, nº 3 (1991), pp. 349-418.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. – O Malogrado Estabelecimento dos Portugueses em Sunda. In THOMAZ, Luís Filipe F. R., ed. – **Aquém e Além da Taprobana. Estudos Luso-Orientais à Memória de Jean Aubin e Denys Lombard**. Lisboa, Centro de História de Além-Mar, 2002, pp. 381-607.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. – A Expedição de Cristóvão de Mendonça e o Descobrimento da Austrália. In: SIMÕES, Carlota; DOMINGHES, Francisco Contente, coor. – **Portugueses na Austrália. As Primeiras Viagens**. S.l.: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2013, pp. 59-126.

THOMAZ, Luís Filipe F. R.; COSTA, João Paulo Oliveira e – A Bíblia e a Expansão Portuguesa. **Didaskalia**. Vol. XX (1990), pp. 223-240.

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus – **Portugueses no Descobrimento e Conquista da Hispano-América. Viagens e Expedições (1492-1557)**. Lisboa: Edições Colibri; Instituto de Cultura Ibero-Atlântica, 2000.

VILAR, Pierre – **O Ouro e a Moeda na História**. Mem Martins: Publicações Europa-América, s.d.

VITERBO, Sousa – Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII, 2º série. **O Instituto. Revista Scientifica e Litteraria**, vol. 41 (1894), pp. 520-566.

SINCRETISMOS NA ÁFRICA CENTRO OCIDENTAL NOS SÉCULOS XVI E XVII

Ana Catarina Gonçalves Pinheiro[1]

Resumo

Este é trabalho sobre a história de África incide sobre a presença dos portugueses na África Centro-Ocidental durante o século XVI e XVII, num contexto marcado pelas navegações portuguesas e encontros culturais. Pretende-se compreender a influência das crenças religiosas nas normas sociais africanas, entender o papel dos *ngangas* e como se organizavam e, ainda, entender a introdução e adaptação de missionários europeus ao novo território. A investigação também explora um dos juramentos africanos - julgamentos sociais presididos pelos sacerdotes locais - e como estas práticas, os seus objetos e os seus símbolos orientavam a vida dos povos locais antes e durante a presença portuguesa. Assim é possível identificar sincretismos locais, diálogos e influências cristãs e africanas em ambas as culturas e conflitos culturais.

O estudo é guiado pelas obras do padre João António Cavazzi e do militar António de Oliveira de Cadornega. As fontes permitem a caracterização e categorização dos *ngangas* de acordo com a cosmologia baconga, a qual influenciou as crenças da África Centro-Ocidental, considerando o poder e influência, do Reino do Congo na região até à chegada dos portugueses.

Assim, as interações culturais na África Centro Ocidental foram um processo dinâmico em que a relação entre africanos e europeus não se limitou à imposição de um sistema sobre outro, mas na fusão de crenças e práticas que originaram formas de sincretismos religiosos e culturais.

Palavras-chave: África Centro-Ocidental, Religião, Cristianismo, *Ngangas*, Práticas locais, Juramento.

Abstract

This study on African history focuses on the presence of the Portuguese in Central-West Africa during the 16th and 17th centuries, within a context shaped by Portuguese maritime explorations and cultural interactions. It aims to understand the influence of religious beliefs on African social norms, examine the role and organization of *ngangas*, and analyze

[1] Licenciada em Comunicação Social e Cultural na Universidade Católica Portuguesa. Mestranda em História Moderna e dos Descobrimentos Portugueses na Universidade Nova de Lisboa.

the introduction and adaptation of European missionaries to the new territory. The research also explores one of the African oaths—social trials presided over by local priests—and how these practices, their objects, and their symbols guided the lives of local populations before and during the Portuguese presence. This analysis allows for the identification of local syncretisms, dialogues, and Christian and African influences within both cultures, as well as cultural conflicts.

The study is guided by the works of Father João António Cavazzi and military officer António de Oliveira de Cadornega. These sources provide a framework for characterizing and categorizing the *ngangas* according to Bakongo cosmology, which shaped religious beliefs in Central-West Africa, considering the power and influence of the Kingdom of Kongo in the region until the arrival of the Portuguese.

Thus, cultural interactions in Central-West Africa were a dynamic process in which the relationship between Africans and Europeans was not limited to the imposition of one system over another. Instead, it resulted in the fusion of beliefs and practices, giving rise to new forms of religious and cultural syncretism.

Keywords: Central-West Africa, Religion, Christianity, Ngangas, Local Practices, Oath.

Encontros culturais entre europeus e africanos

Na Época Moderna, as crenças religiosas ditavam as normas sociais, influenciando diretamente o modo como os portugueses se relacionavam com as civilizações não europeias. Discutir os oceanos e as trocas culturais que as navegações portuguesas permitiram é debater, necessariamente, as interações culturais de diferentes espaços e de diferentes povos do mundo em que a religião é um tema central.

Revisitar as fontes do século XVII, tais como a obra do padre João António Cavazzi[2] – Descrição Histórica dos três reinos Congo, Matamba e Angola – e a obra de António de Oliveira de Cadornega[3] – História Geral das Guerras Angolanas (HGGA) – permitem-nos estudar as interações europeias e africanas através de diferentes abordagens e entender como é que é duas culturas diferentes encontraram pontos de interseção que permitiram a difusão de novas práticas, crenças e objetos.

O Reino do Congo era governado pelo Mani Congo a partir da capital, Mbanza Congo e contava com uma rede de vassalos conhecidos por "Manis", seguidos do nome da região que governavam, por exemplo, Mani Sonho. A legitimação do poder do líder dos bacongos era assegurada através da entrega de presentes e tributos por parte dos vassalos e através de rituais religiosos presididos pelos *ngangas*, sacerdotes africanos. Deste modo, em 1482, quando Diogo Cão desembarcou na foz do rio Zaire, em Pinda, encontrou um reino independente que controlava uma vasta região da África Centro Ocidental.

Apesar de alguns confrontos e desconfianças iniciais, este encontro marcou o início das relações diplomáticas e comerciais entre Portugal e o Reino do Congo com o envio de africanos para Lisboa para estudarem português e a religião católica de forma a facilitar a comunicação entre as duas partes e o desenvolvimento do tráfico de escravos. O cristianismo começou por ser recebido no reino do Congo devido à sua eficácia social e não, necessariamente, por motivos espirituais[4]. Em 1491, começaram as primeiras missões de evangelização com a alteração do nome da capital Mbanza Congo para São Salvador, a construção de igrejas e o batismo e adoção de nomes portugueses por parte do Mani Congo e da sua mulher[5], mas as missões tiveram curta duração. Para converter uma aldeia era necessária a presença constante de um missionário que persistisse nos ensinamentos e celebrações cristãs, o que não acontecia devido à falta de religiosos europeus. Este obstáculo mantinha as religiões de matriz africana vivas.

---

[2] O padre João António Cavazzi nasceu em Montecuccolo na Itália e embarcou para Luanda, pela primeira vez em 1653 e pela segunda vez em 1672. LEVI, Joseph Abraham - Padre Giovanni António Cavazzi, (1621 – 1678), nos reinos do Congo, Matamba et Angola. Primeiros Contactos Europeus com África, p. 6.

[3] António de Oliveira de Cadornega nasceu no seio de uma família com experiência ultramarina por parte de pai e cristã-nova por parte da mãe em Vila Viçosa. Durante a sua juventude embarcou para Angola com o governador Pedro César de Meneses e teve uma carreira militar e política. Não há registos sobre o ano em que faleceu, mas sabe-se que Luanda foi a sua última casa. HEINTZE, Beatrix - A Obra de António de Oliveira Cadornega, p. 134.

[4] Quem se convertia ao cristianismo passava a ser visto pela sociedade com mais respeito e, adquirindo um estatuto social superior ao dos seus pares. MACEDO, José Rivair - Escrita e conversão na África Central do século XVII: o catecismo Kikongo de 1624, p. 82.

[5] O Mani Congo adotou o nome de João e a sua mulher o nome de Leonor, ambos em honra dos reis portugueses.

Ao mesmo tempo que se desenvolvia a nova relação internacional, o reino do Ndongo, delimitado, de forma geral, pelos rios Dande e Cuanza, as terras de Matamba e o reino do Congo, começava a afirmar-se. Nesta região, habitada pelos ambundos, predominava a língua kimbundo e a organização social era semelhante à do vizinho: o líder, conhecido como soba[6], era escolhido entre os chefes locais e auxiliado pelos *makota*, líderes das principais linhagens. Assim como no Congo, o soba tinha de ser aceite pelos líderes religiosos que legitimavam o seu poder para garantir o bem-estar da população, punindo aqueles que violassem a ordem social.

Durante o século XVI, os sobas do Ndongo uniram-se sob a liderança de um soberano, conhecido como *ngola*, a quem prestaram vassalagem. Após conflitos com o reino do Congo que colocou portugueses contra portugueses consoante os seus interesses, o *ngola* saiu vitorioso e assegurou a independência do seu território. O resultado, favorável para a Coroa portuguesa, permitiu-lhe estabelecer novos contactos e, posteriormente, no final do século XVI iniciar uma empresa de conquista e criação de uma colónia.[7] Deste modo, a Angola portuguesa, como será chamado o reino do Ndongo após perder a sua independência para os portugueses, consolidou-se durante o século XVII e tornou-se num palco de sincretismos.

Assim, enquanto o reino do Congo permaneceu independente face à conjuntura atlântica dos séculos XVI e XVII, o Ndongo foi um cenário de guerras constantes com os europeus motivados e legitimados pelos missionários católicos que defendiam a conversão dos ambundos pela espada.

Conflitos Religiosos

Na África Centro Ocidental a religião ocupou uma posição estratégica nas descobertas portuguesas, cuja experiência foi marcada pelo espírito missionário. A chegada dos missionários transformou a paisagem religiosa e social, provocando conflitos e fusões culturais. Não obstante, também serviu de ponte de comunicação para ambas as culturas.

Os jesuítas e os capuchinhos italianos foram os dois grupos de missionários que mais se destacaram na África Centro Ocidental durante o século XVI e XVII. Os dois grupos tinham diferentes abordagens, contudo os relatos dos capuchinhos, como o padre Cavazzi, permitem-nos ter acesso a uma base de informação do pensamento europeu sobre os africanos, os seus saberes, crenças, fauna e flora, essenciais para estudar sincretismos e trocas culturais através de diferentes abordagens.

Apesar das suas divergências, tanto jesuítas como capuchinhos concordavam que a evangelização devia ser feita das seguintes formas: primeiro deviam-se converter as elites,

[6] Soba era o nome atribuído às autoridades africanas do Ndongo na documentação portuguesa.

[7] Paulo Dias de Novais é enviado para Luanda como donatário com a missão de construir uma colónia na costa a sul de Luanda e de conquistar outras regiões se possível. A empresa portuguesa só foi possível devido à ajuda dos portugueses em defender o Reino do Congo e o governo de d. Álvaro contra os jagas e devido à vitoria sobre os invasores, o Mani Congo autorizou os portugueses a contruir uma base na ilha de Luanda. THORNTON, John K. - Os Portugueses em África, p. 158.

depois as mulheres e crianças e depois a restante população. Os missionários utilizavam catecismos, principalmente o catecismo escrito em kikongo de 1624 do padre Mateus Cardoso, incentivavam a construção de Igrejas e realizavam batismos e missas ao ar livre devido à falta de infraestruturas, principalmente, no interior africano. Todavia, este caminho foi pautado por violência com a interrupção de cerimónias africanas, perseguição aos sacerdotes locais, queima de objetos ou ídolos de madeira tradicionais - conhecidos como *minkisi* - e a destruição de casas de culto africanas.

A divulgação do catolicismo foi diferente no reino do Congo e em Angola. Enquanto no Congo os Manis aceitaram e promoveram o catolicismo através de sincretismos, na Angola portuguesa aconteceu pela força da espada: primeiro conquistavam-se os territórios e, após subjugarem os povos, batizava-se o soba e o seu povo. Apesar de diferentes abordagens, uma mais pacífica e outra mais violenta, o objetivo dos europeus de substituírem uma cultura por outra não aconteceu.

Tanto o reino do Congo como o Ndongo partilhavam crenças e práticas religiosas. A cosmologia baconga estava dividida em três dimensões: a dimensão dos ancestrais, que incluída o culto aos espíritos dos ancestrais, a dimensão *mbumba* relacionada com a fertilidade, os espíritos da água e da terra e a dimensão *nkadi mpemba* ligada aos espíritos do céu e com o mundo social e individual dos homens, ou seja, poderes de proteção, de cura, mas também de destruição.[8]

Bacongos e ambundos acreditavam que todos os espíritos tinham a cor branca e viviam no mundo invisível que estava separado do mundo natural através do oceano Atlântico. Deste modo, quando os portugueses, brancos, chegaram em embarcações novas e tecnologicamente mais avançadas vindos do oceano e com presentes do rei de Portugal que teria jurisdição sobre aquelas terras, os africanos receberam-nos com vénias por acreditarem estar diante dos espíritos dos seus antepassados.

Contudo, alguns locais permaneceram céticos em relação aos portugueses e aqueles que acreditavam serem os espíritos do mundo invisível, rapidamente, perceberam que estavam enganados: os portugueses não eram brancos como os albinos porque a pele queimada pelo sol das longas horas de navegação e muitos morriam de febres. Eram homens mortais, os espíritos não morriam duas vezes.

Esta perceção não impediu do Mani Congo de se aliar aos portugueses. Como ele não tinha nas suas mãos poder efetivo sobre a religião sobre o culto dos antepassados, o líder africano viu no cristianismo uma nova oportunidade de poder e legitimação.[9] Para além disso, o Mani Congo apercebeu-se das tecnologias inovadoras dos portugueses, apoiados por um Deus mais poderoso. Assim, procurou assegurar o único poder que não tinha, o

[8] MACGAFFEY, Wyatt - **Religion and society in Central Africa: the BaKongo of Lower Zaire**, p.63. HILTON, Anne - **The Kingdom of Kongo**, p. 9-17.

[9] SILVA, Alberto da Costa e. - **A Manilha e o Libambo - a África e a escravidão de 1500 a 1700**, p. 251.

poder religioso, e reforçou o poder social que lhe permitia controlar performances quotidianas como a permissão da construção de igrejas ou da realização de cerimónias. Desta forma, o líder africano solicitou o envio de mais missionários para difundir o catolicismo nas suas terras e estabelecer o seu domínio sobre os novos poderes. O grande impulsionador desta ação foi o Mani Afonso que, com o apoio dos portugueses e dos padres católicos, derrotou o seu irmão apoiado pelos sacerdotes africanos. Após a vitória, o líder africano decidiu queimar casas de culto, ídolos esculpidos em madeira[10] e perseguir os *ngangas*. Justamente, foi durante o período de governação do Mani Afonso que o cristianismo se expandiu e consolidou no Congo.

Desta forma, quer no Congo, como em Angola, os missionários encontram nos *ngangas* os seus inimigos. Os *ngangas* eram sacerdotes e líderes espirituais africanos que desempenhavam funções sociais e religiosas respeitadas por toda a comunidade. Eram responsáveis por rituais de cura, proteção, previsão do futuro, presidir juramentos e comunicar com os espíritos através de sonhos proféticos ou rituais complexos. Os bacongos e ambundos acreditavam que eles possuíam poderes especiais, concedidos pelos espíritos, herdados de linhagens ancestrais ou ensinados por *ngangas* experientes.

Dentro da cosmologia baconga, os sacerdotes africanos eram classificados em diferentes categorias, dependendo do seu sexo biológico, da sua área de atuação, do seu poder e de como adquiriam esse poder. Por exemplo, quando nasciam gémeos, os bebés eram vistos como *baana ba nlongo*,[11] ou seja, crianças sagradas, em que os ancestrais teriam reencarnado e, por isso, consideradas *ngangas* desde o nascimento.

Visto que ambas as línguas faladas na região - português, kikongo e kimbundo - eram diferentes, para que as populações locais entendessem a mensagem dos religiosos europeus, os missionários adotavam palavras africanas para se expressarem. Um dos principais exemplos foi a adoção da palavra "nganga" para se apresentarem e para que os africanos entendessem a simbologia e a sua missão naquele contexto. Este exemplo reflete um sincretismo aberto, ou seja, os religiosos permitiam a incorporação de elementos originais da cultura africana no catolicismo que pregavam.[12]

Os novos espaços de culto, as igrejas, também foram reinterpretadas segundo as crenças africanas. A construção destes edifícios em cemitérios dos ancestrais foi proposital – a intenção era que os africanos interpretassem as missas como culto ao Deus cristão como se fosse o espírito dos ancestrais. A cruz manteve o seu lugar de destaque e o crucifixo passou a ser disseminado na região como uma espécie de amuleto utilizado, principalmente, pelas elites africanas como um exemplo de prestígio. Para além disso, passaram a produzir-se crucifixos

[10] Os ídolos de madeira e os objetos manipulados pelos ngangas eram conhecidos como *nkisi,* no singular, ou *minkisi,* no plural.

[11] MACGAFFEY, Wyatt - **Religion and society in Central Africa: the BaKongo of Lower Zaire**, p.63.

[12] Ao sincretismo "aberto" opunha-se o modelo "fechado" para as sociedades coloniais que abandonavam a religião local em detrimento de outra religião. THORNTON, John K. - Afro-christian syncretism in the kingdom of Kongo, p. 55.

com Jesus Cristo com traços africanos acompanhado de figuras nas extremidades, provavelmente *bisimbi* que eram representações de espíritos da dimensão *mbumba*.

A *Descrição Histórica dos três reinos Congo, Matamba e Angola* e a HGGA mostram-nos o pensamento dos europeus e o preconceito para com as crenças africanas. Neste contexto, surgem terminologias nas fontes históricas que perduraram até aos dias, mas que não correspondem, necessariamente, à verdade. Cavazzi, mais do que Cadornega, apelidou os *ngangas* de feiticeiros por serem mestres em fazer feitiços com artigos supersticiosos. Talvez influenciado pela sua educação europeia e formação religiosa, o capuchinho apresenta os *ngangas* como representações do demónio que perpetuavam as más práticas junto das populações locais. No entanto, analisando a origem da palavra "feitiço", encontramos uma origem linguística e cultural complexa. A palavra, derivada do latim "facticius", que significa "artificial" ou "fabricado" foi, posteriormente, apropriada pelos europeus e aplicada às práticas religiosas africanas, não correspondendo à realidade.

Para os bacongos e ambundos, o termo não possuía uma conotação exclusivamente negativa. No entanto, sob a ótica europeia cristã, a ''feitiçaria" foi associada ao demónio e à idolatria, justificando a perseguição dos *ngangas* e a repressão das suas práticas.

Ngangas e Juramentos

Os *ngangas*, para além de sacerdotes que orientavam espiritualmente as populações locais, eram sábios e curandeiros locais, dotados de poderes que lhes permitiam, através da manipulação de *minkisi* conectar o mundo invisível com o mundo natural. Tanto Cavazzi como Cadornega não os reconheciam como religiosos, tal como também não reconheciam uma religião africana ou verdade nas crenças locais. Porém, ambas as fontes apresentam descrições dos *ngangas*, de rituais e juramentos que permitem enquadrar os sacerdotes locais nas três dimensões da cosmologia baconga, de forma a distingui-los e a entender quais as suas abordagens e qual o seu papel social.

Os juramentos são umas das práticas destacadas pelos dois autores e consistiam em celebrações conduzidas por *ngangas* que envolviam a manipulação de ídolos e objetos naturais. Estas cerimónias podem ser interpretadas como um tribunal social ou religioso, visto que os religiosos locais procuravam encontrar culpados para os crimes reportados pela comunidade. Deste modo, a principal diferença entre os juramentos africanos e os da Igreja Católica são as consequências. Enquanto os primeiros implicavam, quase sempre, um castigo imediato, muitas vezes na morte do acusado, os juramentos católicos não previam uma punição direta e severa.[13]

Tanto Cavazzi como Cadornega relatam juramentos semelhantes, mas com perspetivas diferentes que se complementam. O primeiro – apresentado por Cavazzi - é o juramento

[13] CAVAZZI, João António - **Descrição histórica dos três reinos do Congo, Matamba e Angola**, vol. 1, p. 104-105.

mbulungo em que é retirado um extrato de uma serpente, ou da polpa de um fruto ou de planta com o objetivo de retirar os sentidos ao réu. Apesar de alguém o poder salvar com o contraveneno, não havia cura para as sequelas: loucura e problemas cognitivos para o resto da vida.

Cadornega, por sua vez, apresenta este ritual mais detalhado, chamo-o de *bulungo.* A fruta utilizada é conhecida por *quijuluango*, extraída de uma maçã cujas sementes, chamadas de *hitro*, são venenosas. Estas sementes são, posteriormente, moídas e feitas farinha para serem misturadas na bebida do réu. De seguida, a população faz uma roda em volta do *nganga* que dá início ao juramento após beber um pouco do preparado. Nesta cerimónia o público reconhece os presentes até que se nomeie o acusado para beber a mistura venenosa. Alguns confessavam que eram culpados na esperança de receber o contraveneno, outros preferiam morrer sem admitir nenhum ato, podendo, inclusive, ser inocentes.[14] Este juramento era feito com base em suposições dos presentes sobre quem seria o culpado e as crenças de cada um permitia que qualquer desfecho fosse possível. Não obstante, cabia ao *nganga* preparar o ritual e gerir as expetativas.



Da esquerda para a direita: juramento de oroncio e juramento bulungo.[15]



Juramento de Balungo[16]

Em ambas as imagens, gravuras das duas fontes, os *ngangas* são retratados como a figura central do juramento, responsável por entregar ao acusado o preparado. Enquanto Cavazzi retrata o ritual em si, desenhando os atos principais e minimizando a presença dos espectadores, Cadornega escolhe representar mais africanos a assistir à performance, destacando-se uma mulher vestida e adornada com um colar e brincos europeus, evidenciando a europeização dos nativos que continuavam a assistir e a participar nas cerimónias de matriz

[14] CADORNEGA, António Oliveira - **História Geral das Guerras Angolanas de 1680**, vol. 3, p. 320-321.

[15] CAVAZZI, João António - **Descrição histórica dos três reinos do Congo, Matamba e Angola**, vol. 1, p.105.

[16] CADORNEGA, António Oliveira - **História Geral das Guerras Angolanas de 1680**, vol. 3, p. 320-321.

africana. Desta forma, a sua gravura de Cavazzi tem um caráter mais informativo, enquanto que a de Cadornega é mais descritiva, seguindo de maneira mais fiel os relatos de ambas as fontes que mencionam a participação da comunidade neste juramento. Outro ponto relevante nas gravuras é a distinção clara entre o *nganga* e o réu, simbolizada pela representação do primeiro com um bastão que se assemelha a uma grande bengala.

Apesar das suas diferenças, a religião católica e as religiões de matriz africana partilhavam semelhanças. Ambas as religiões acreditavam num ser superior criador do universo, para os católicos Deus, para os africanos uma entidade que podia ter várias designações. Ambas as culturas acreditavam no mundo dos vivos e no mundo dos mortos e os africanos conseguiam entender o significado de inferno por verem entidades malignas em cerimónias dos *ngangas*. Para além disso, bacongos e ambundos entendiam a ressurreição de Cristo porque existiam cerimónias feitas pelos seus sacerdotes para ressuscitar mortos.

Tal como Thornton defende, na África Centro Ocidental aconteceu um sincretismo aberto, ou seja, os religiosos europeus permitiam a incorporação de elementos originais da cultura africana no catolicismo que pregavam da mesma forma que os bacongos e os ambundos reinterpretaram e integraram os novos elementos religiosos consoante a sua visão no mundo.

Assim, um dos exemplos mais conhecidos deste sincretismo foram os crucifixos produzidos e espalhados pela África Centro Ocidental, uma vez que representavam Jesus com traços africanos, de forma a criar uma conexão e reconhecimento dos povos locais na nova religião.

Sincretismos Religiosos

Os sincretismos religiosos na África Centro Ocidental durante os séculos XVI e XVII foram um fenómeno complexo, resultado das interações culturais entre portugueses e africanos. A chegada dos europeus e dos missionários católicos tentou substituir uma cultura por outra, mas encontrou resistência nas populações locais que continuaram a defender os seus sacerdotes e as suas cerimónias.

O catolicismo começou por ser adotado pelas elites bacongas como estratégia de reforço do seu poder, enquanto em Angola foi imposto após vitórias militares. A conquista militar portuguesa para a construção de uma colónia africana foi acompanhada pela destruição das casas de culto, perseguição aos *ngangas* e de tentativas de erradicação das crenças locais. Não obstante, os missionários perceberam que para serem bem-sucedidos, seria mais fácil adotarem palavras e elementos africanos, tais como o título de ‘’nganga” para serem vistos como líderes religiosos ou a construção de Igrejas em locais de culto para serem interpretadas como lugares sagrados.

Neste cenário, os *ngangas* assumiram um papel fundamental na manutenção e preservação das tradições africanas ao continuar a realização de rituais de intermediação entre os

mundos visível e invisível, a presidir juramentos e a continuar a aconselhar espiritualmente as populações locais.

As interações culturais na África Centro Ocidental foi um processo dinâmico. A fusão entre símbolos cristãos e as práticas religiosas africanas resultou em novas formas de religiosidade. Por outras palavras, os africanos mantiveram aspetos centrais de sua cosmologia, reinterpretando o catolicismo de acordo com suas tradições enquanto o catolicismo adotou elementos africanos de forma a dilatar-se no novo território.

BIBLIOGRAFIA

Fontes

CAVAZZI, João António – **Descrição histórica dos três reinos do Congo, Matamba e Angola**. Tradução, notas e índices pelo Padre Graciano Maria de Leguzzano. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1965. 2 vols.

CADORNEGA, António Oliveira – **História Geral das Guerras Angolanas de 1680**. Anotado e corrigido por José Matias Delgado. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1972. 3 vols.

Estudos

ALMEIDA, Carlos - Despojos do demónio na casa da igreja. curiosidades de um missionário capuchinho no Kongo (1692). In **Representações de África e dos africanos na História e cultura séculos XV a XXI.** Ponta Delgada: CHAM, 2011. ISBN 978-989-8492-02-9. p. 131-152.

AMARAL, Ilídio do - **O consulado de Paulo Dias de Novais: Angola no último quartel do século XVI e primeiro do século XVII**. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2000. ISBN 972672886X.

AMARAL, Ilídio do - **O Reino do Congo, os Mbundu (ou Ambundos), o Reino dos ''Angola" (ou de Angola) e a presença portuguesa, de finais do século XV a meados do século XVI**. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996.

CALDEIRA, Arlindo Manuel - Formação de uma cidade afro-atlântica: Luanda no século XVII. **Revista TEL**. ISSN 2177-6644. 5:3 (2014) 12-39.

COSTA, João Paulo Oliveira e. ; LACERDA, Teresa - O diálogo e a interacção sociocultural, religiosa e linguística. In **A Interculturalidade na Expansão Portuguesa (Séculos XV-XVIII)**. Lisboa : Alto Comissariado para a Imigração e Minorias Étnicas, 2007. ISBN 978-989-8000-31-6. p. 73-128.

FROMONT, Cécile - **Depicting Kongo and Angola in the Seventeenth and Eighteenth Centuries | MAVCOR** [Em linha]. 2022. [Consult. 20 Out. 2024]. Disponível em: <URL:https://mavcor.yale.edu/mavcor-journal/depicting-kongo-and-angola-seventeenth-and-eighteenth-centuries>.

HEINTZE, Beatrix - A Obra de António de Oliveira Cadornega. In **Angola nos séculos XVI e XVII. Estudos sobre Fontes, Métodos e História**. Luanda: Editorial Kilombelombe, 2007. p. 133-161.

HEINTZE, Beatrix - O fim do Ndongo como Estado Independente (1617-1630). In **Angola nos séculos XVI e XVII. Estudos sobre Fontes, Métodos e História**. Luanda: Editorial Kilombelombe, 2007. p. 277-386.

HENRIQUES, Isabel Castro [et al.] - **Representações de África e dos africanos na História e cultura séculos XV a XXI**. Lisboa: CHAM, 2011. ISBN 978-989-8492-02-9.

HEYWOOD, Linda M.; THORNTON, John K. - **Central Africans, Atlantic Creoles, and the foundation of the Americas, 1585-1660**. New York: Cambridge, 2007.

HILTON, Anne - The Jaga Reconsidered. **The Journal of African History**. 22:2, 191-202.

HILTON, Anne - **The Kingdom of Kongo**. Oxford: Clarendon Press, 1985.

LEVI, Joseph Abraham – A missionação em África nos século XVI-XVII. **Revista Lusófona de Ciência das Religiões**. 13 (2008) 439-462.

LEVI, Joseph Abraham – Padre Giovanni António Cavazzi, (1621 – 1678), nos reinos do Congo, Matamba et Angola. Primeiros Contactos Europeus com África. **Estudos Portugueses e Africanos. 33:34 (1999) 29-47.**

MACGAFFEY, Wyatt – **Religion and society in Central Africa: the BaKongo of Lower Zaire**. Chicago: The University of Chicago Press, 1986. ISBN 0226500306.

MORAES, Mikaela Monteiro - **Os pés dos que anunciam ''Boas Novas"**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2022. Resumo expandido de Pós-graduação.

MOTT, Luiz – Feiticeiros de Angola na Inquisição portuguesa. **MNEME - Revista de Humanidades [Em linha]. 11:29 (2001). [Consut. 14 Set. 2023]. Disponível em: <**URL:https://periodicos.ufrn.br/mneme/article/view/1080/952>

OLIVEIRA, Ingrid Silva de - Portugueses x capuchinos: suspeita e vigilância lusitana diante das atividades capuchinhas na África Centro-Ocidental durante o século XVII. In **Estudos Africanos - Múltiplas abordagens**. Rio de Janeiro : Editora da UFF, 2013. p. 287-304.

SILVA, Alberto da Costa e. - **A Manilha e o Libambo: A África e a escravidão, de 1500 a 1700**. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 2022.

SOUZA, Marina de Mello e. - Angola: uma conquista dos portugueses. In **Além do Visível**. São Paulo Editora da Universidade de São Paulo, 2018. p. 85-141.

SOUZA, Marina de Mello e. - Catolicismo: o elo entre o Congo e Portugal. In **Além do Visível**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018. p. 24-83.

SWEET, James H. - **Recriar África. Cultura, parentesco e religião no mundo afro-português (1441-1770).** Lisboa: Edições 70, 2008. ISBN 978-972-44-1283-2.

THORNTON, John K. - Afro-christian syncretism in the kingdom of Kongo. **The Journal of African History**. 54:1 (2013) 53-77.

THORNTON, John K. - New Light on the "Jaga" Episode in the History of Kongo (1567-1608). **Cahiers d'études africaines**. ISSN 0008-0055. 247 (2022) 441-459.

THORNTON, John K. - Os Portugueses em África. In **A Expansão Marítima Portuguesa 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010. p. 145-168.

WEBER, Priscila Maria - **''Angola" como conceito: uma análise da obra História Geral das Guerras Angolanas de Oliveira de Cadornega (século XVII)**. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2018. Doutoramento.

FERNÃO MENDES PINTO, UM PORTUGUÊS SOFREDOR NA ÁSIA DO SÉCULO XVI

António Andrade Moniz[1]

Resumo

A obra narrativa *Peregrinação,* de Fernão Mendes Pinto apresenta aos seus leitores uma visão ampla e profunda da sociedade portuguesa no século XVI. Trata-se de um conjunto de provações pelas quais passou o herói sofredor, sugerindo-nos a postura adulta de um sábio, com toda a serenidade monacal.

Palavras-chave: narrativa, elegia, epopeia

Abstract

The narrative *Peregrinação* by Fernão Mendes Pinto presents a large and profound vison of the Portuguese society in 16th century. It is a set of probations suffered by the Portuguese hero, suggesting us an adult posture of a sage with his monk serenity.

Keywords: narrative, elegy, epic.

[1] Doutorado em Literatura Portuguesa dos Séculos XVI e XVII, ramo de Estudos Portugueses. Membro Emérito da Academia de Marinha.

A obra narrativa *Peregrinação,* de Fernão Mendes Pinto, constitui um misto de autoelegia e auto epopeia, muito pouco compatível com a leitura picaresca.

Trata-se de um conjunto de provações pelas quais passou o herói sofredor, ao expor a sua vida em balanço, num ato de contemplação, em plena sintonia com o título da obra, de conotação religiosa, sugerindo-nos a postura adulta de um sábio, com toda a serenidade monacal, cristã ou zen budista, e não de um ato meramente lúdico, resultante da narração de pilhérias e aventuras fantásticas, cujo herói seja um *pobre diabo,* como é timbre da configuração do herói pícaro.

Da serenidade surge a reflexão, o discernimento e a ponderação, atitudes muito diferentes das de um pícaro ou mesmo de um palhaço, porque apanágio de um homem sensato, em plena idade psicológica de maturidade.

Desta maturidade psicológica brota a intenção ético-pedagógica da escrita memorialista do narrador. Como grande lição do cativeiro de vinte e um anos, o apelo à reanimação e à coragem nasce de um ato de fé quer na inquebrantável capacidade humana em suplantar todos os reveses da existência, quer no reforço dessa capacidade pela intervenção divina, a qual constitui estímulo e revigoramento e não ópio.

A fragilidade humana e a debandada da Razão, em face do Destino, encontram-se evidenciadas quer no Renascimento humanista, quer nos parâmetros medievais.

A feliz expressão elegíaca *pobre de mim,* num conjunto de sete, marca a primeira provação deste aventureiro, geralmente chamado *pícaro.* Profunda alegoria da condição humana, uma espécie de fatalidade não inibe o sujeito de cumprir a sua única missão existencial: nunca desanimar e voltar a lutar. Neste sentido, podemos fazer convergir a antropologia grega com a cristã, num equilíbrio entre realismo e utopia, pessimismo e otimismo.

O espaço psicológico e social do Portugal quinhentista inscreve-se neste ambiente de geral insegurança: além da pobreza, grassa a peste em Lisboa e o ataque dos corsários nas costas marítimas do País. Uma simples viagem de Lisboa a Setúbal está permanentemente sujeita a abalroamentos de piratas franceses ou mouros[2]. No final do século, o oceano estará polvilhado de outros corsários: ingleses e holandeses. O tratamento violento destes inimigos não se limita à pilhagem de valores materiais (*depois de o terem despojado de tudo…os pobres roubados*), cujo total se avalia em cruzados, mas atinge os assaltados com a tortura física (*atados de pés e mãos… com a intenção de nos venderem…nos lançaram na praia (…) nus e descalços e alguns com muitas chagas dos açoites),* cuja descrição sabiamente se ironiza, num distanciamento exemplar (*banqueteados cada hora de muitos açoites*) e a própria morte: *com morte de seis Portugueses e dez ou doze escravos.* No entanto, apesar de todos estes sinais de conflito violento, também existe o reverso da medalha, o acolhimento hospitaleiro e convalescente da população de Santiago de Cacém (*no qual lugar todos foram muito bem providos do necessário pelas gentes da terra*), em contraste com a fidalga de Lisboa, D. Brites, esposa do alcaide-mor da vila.

[2] Cf. **Peregrinação,** cap. I pp. 14-15.

Em Setúbal, a função serviçal reparte-se por dois senhores, num total de quase seis anos, mas, além da insuficiência salarial registada, que está na origem da emigração asiática, nada de especial ocorre que mereça constituir objeto de narração. Como em toda a obra, a postura de total entrega às mãos do Destino (*já disposto a toda a ventura, ou má ou boa, que me sucedesse*), apesar da prudente reserva de quem já se inicia no conhecimento da vida (*ainda que com poucas ilusões*) é a nota dominante do caráter do sujeito que se autobiografa.

Apesar de ser o centro nevrálgico de toda a narração bélica, o sujeito-narrador raramente descobre a sua função de herói combatente, numa auto dissimulação cujo fim é o realce épico dos companheiros, fazendo lembrar a figura humilde de João Batista, assumindo-se como precursor do Messias.

Nas primeiras batalhas, o narrador homo diegético como que se dissolve no anonimato de um sujeito plural, ora passivo (atacado na viagem de Sacotorá para Meca, ou à saída do porto de Arquico e humilhado na cidade de Moca), ora ativo, numa estratégia de desafio e destemor, como ante os Turcos, em Onor.

Todo o capítulo X é pautado por padrões épicos inegáveis, focalizados a partir da ótica portuguesa.

Dominadores do Índico desde o século XIV, os Turcos constituem os principais inimigos da expansão portuguesa, por causa da qual entrarão em decadência no século XVI. Por isso, na *Peregrinação,* recebem os epítetos mais depreciativos: *inimigos da nossa santa Fé… maldita seita do diabo… perros.* Trata-se, pois, de uma autêntica cruzada político-religiosa, na sequência histórica dos exemplos europeus, tanto a Ocidente (Península Ibérica) como a Oriente (Jerusalém).

A linguagem militar, cravejada de termos técnicos, como *tranqueira, berço, camelo* (peças de artilharia), *mina, pólvora,* etc., serve de base de sustentação de todo este objetivo épico: exaltar o herói combatente português contra o inimigo. O registo do conjunto de reações psicológicas de ambos os contendores, bem como da estratégia de cada qual, constitui o foco fundamental de tal narração.

Em primeiro lugar, a utilização da espionagem militar permite descobrir a preparação bélica dos Turcos: a construção da tranqueira para instalação de vinte e seis peças de artilharia. Depois, a estratégia de distribuição dos homens em dois corpos, um de vigilância das embarcações (fustas), no rio, outro, de combatentes, visa conciliar os objetivos defensivos com os ofensivos. Como em todo o empreendimento militar, a determinação de combater, aliada à boa disciplina e ordem, é o principal requisito dos seus participantes. A metáfora orgânica do corpo expressa bem tal articulação: *feitos todos num corpo, com boa ordenança […] vendo a nossa determinação.* É este esforço de denodo e valentia que inicialmente contagia o inimigo, o qual, sentindo-se desafiado, resolve sair da tranqueira, disposto a combater. Os resultados de tão impetuoso prélio (*briga tão áspera e com tanto ímpeto*) não se fazem esperar, já que a expressão hiperbólica *em pouco mais de dois credos* assim o conclui: a morte de quarenta e cinco soldados, dos quais apenas oito Portugueses.

À insistência europeia (*e apertando de novo com eles*), os Turcos debandam, desalentados com o resultado negativo da refrega, encarado pelo narrador como um sinal da ação divina: *prouve a*

Nosso Senhor que viraram as costas e se recolheram com muita desordem, como gente já vencida. Mas, não contentes com este primeiro turno vitorioso, os atacantes reacendem o furor bélico, que é caracterizado pela confusão mútua: *o que vendo os nossos, os seguiram até dentro da tranqueira, onde eles nos tornaram a fazer rosto e aqui andámos todos tão baralhados uns com os outros que com os punhos das espadas se feriam alguns nos rostos.*

Num reforço estratégico de engenhosa conceção, os restantes homens, remando nas fustas ao longo da praia, carregam a artilharia sobre o inimigo, já descorçoado. Intentando a vitória final, procura-se, então, na frente marítima, o incêndio da galé adversária, como era prática recorrente no continente asiático, e, em terra, a entrada na tranqueira. Mas, num esforço desesperado, em ambas as frentes o Turco sai momentaneamente vencedor, apagando rapidamente o fogo e atacando com a última peça de artilharia (um pelouro que *parecia ser camelo de marca maior*), cujas consequências são graves: a morte de seis homens, entre os quais o filho do capitão-mor, e o ferimento de quinze ou dezasseis.

Então, a invocação do patrono islâmico, em sinal de vitória, desencadeia a pronta e natural reação contrária, que se transcreve em discurso direto, numa efusão lírica e épica de grande efeito. Ao nome islâmico responde-se com a apóstrofe cristã, numa confrontação religiosa, que implica o conflito de culturas e civilizações, agudizado pela linguagem pejorativa de *cães* e *diabo:*

> *- Ah, senhores e cristãos, já que estes cães chamam pelo diabo que esteja com eles, chamemos nós por Jesus Cristo que esteja connosco!*

E, quando a arremetida portuguesa parecia terminar com o renhido episódio, a manha oriental sobrepõe-se aos golpes de força. A fuga estratégica do adversário (*voltaram as costas e fugiram manhosamente para onde estava a galé*) permite-lhes, ainda, acionar novo engenho explosivo (*dando eles então fogo a uma mina*), cujo resultado é fatal para seis portugueses e oito escravos. Desanimado com tal perda, o capitão-mor recua até às fustas, remando até ao ponto de partida (a *calheta*), resignando-se a proceder às honras fúnebres (*com assaz dor e lágrimas enterrou os defuntos*) e à convalescença dos muitos feridos e queimados.

Herói ferido na tranqueira dos Turcos, o sujeito-narrador limita-se a revelar a sua convalescença em Goa, insinuando uma leve queixa pela falta de recompensa.

A frustração pelo facto de a armada, organizada pelo vice-rei D. Garcia de Noronha, *assaz grossa e formosa,* não ter chegado a partir contra o primeiro cerco de Diu, por debandada do inimigo, prova bem como o heroísmo é o grande anseio deste valente guerreiro e seus companheiros.

Na batalha contra o adversário Coja Acém, o narrador volta a referenciar a sua presença, ainda que despercebida, entre os combatentes. Desta vez, trata-se de um prurido de escrúpulos ante os excessos da violência.

A sua participação como soldado acaba por ser mencionada em outros dois casos, ambos estimulados pela qualidade das mercês: a armada do rei da Sonda e o exército do rei de Sornau. Tais estímulos, de natureza tanto espiritual como material, acabam por constituir forte impedimento a uma possível recusa.

Entre as várias facetas deste herói, que se auto retrata com modéstia, a de combatente, juntamente com outros que singulariza, não é, de modo nenhum, despicienda, visando estimular o espírito épico entre os seus leitores. Numa época de mudança de valores, como a que vivemos, este estímulo significa que é própria do ser humano a construção cultural do mito, já que não se pode edificar um projeto de sociedade sem modelos heroicos.

A extraordinária e possante diáspora da nação portuguesa na Ásia de Quinhentos permite o reencontro regular com os patrícios, numa afirmação da expansão da identidade coletiva em espaço exótico, gerando quer atitudes de solidariedade, como oásis suavizante dos conflitos operados pelo deserto da Diferença, quer o joio do egoísmo e da inveja, da traição e das contendas, a estragar o convívio edénico.

Entre os episódios mais desenvolvidos do reencontro fraterno conta-se o de Inês de Leiria, a filha do embaixador português à China, Tomé Pires, relatado no capítulo XCI, "Como chegámos a uma cidade, que se dizia Sampitai, e do que passámos com uma mulher cristã que achámos nela"[3].

O capítulo, na sequência da viagem pelo interior da China, efetuada na situação de prisioneiros, após o naufrágio da enseada do Nanquim, começa por fazer menção aos lugares visitados em onze dias dessa viagem *rio acima,* numa ótica de espanto e deslumbramento (*que todos pasmávamos do que víamos*): *muita quantidade de quintãs nobres e casas de seus pagodes, com muitos coruchéus cozidos em ouro, que representavam tamanha majestade e nobreza.*

É numa dessas cidades visitadas, Sampitai, que ocorre o episódio do encontro com a filha de Tomé Pires, Inês de Leiria. Saídos a pedir esmola, com consentimento e interesse do Chifu, regista-se, como sempre, o confronto cultural entre estrangeiros e indígenas, surgindo as perguntas sacramentais de identificação. A resposta, porém, visando ocultar a verdadeira situação, talvez por vergonha natural ou receio de desprestígio para o país de origem dos aventureiros, é habilmente contornada, com o subterfúgio da naturalidade do reino de Sião, sendo, todavia, objetiva a situação de naufrágio e correspondente perda de bens. Reconhecendo a fisionomia ocidental dos visitantes, Inês de Leiria apoia, por palavras e por atos, o seu testemunho, não deixando de fazer apelo à vida e trabalho em terra, numa alusão bíblica ao mito de Adão (*já que Deus foi servido fazer-nos de terra*), em oposição aos perigos do mar, numa postura recorrente na época, que a personagem camoniana do *Velho do Restelo* tão bem preconiza. A antítese entre as viagens (*compridas*) e as vidas (*curtas*) constitui a síntese dessa postura.

A revelação do símbolo da cruz, esculpido como letra (mito grama) no braço da patrícia em referência funciona como um sinal de reconhecimento (em grego, *anagnórisis*) da identidade religiosa comum. A postura de joelhos, *com o devido acatamento,* acompanhada de lágrimas, é a melhor resposta à pergunta formulada: *Conhece, porventura, algum de vós outros este sinal que a gente da verdade chama Cruz, ou ouviste-lo nomear?* As palavras iniciais da oração de síntese do cristianismo, ensinada pelo próprio Cristo, precedidas de um grito de exultação e do gesto ritual da elevação das mãos, confirmam esta identificação mútua, logo seguida da revelação do próprio nome, do convite

[3] Cf. *ib.*, pp. 255-257.

hospitaleiro e do tratamento fraternal. Não deixa de ser curiosa a recorrente identificação dos estrangeiros como gente, neste caso cristãos, *do cabo do mundo,* indiciadora da distância geográfica que separa os dois hemisférios: *Vinde, cristãos do cabo do mundo com esta verdadeira irmã na fé de Cristo e quiçá que parente de algum de vós outros, por parte do pai que me gerou neste desterro.*

A visita ao espaço sagrado que, no interior de sua casa, funciona como templo, representa a consagração deste reconhecimento cultural (*anagnôrisis*): *mostrou-nos um oratório em que tinha uma Cruz dourada, com uns castiçais e uma lâmpada de prata.*

Na mesma atmosfera de intimidade, surge a revelação da identidade (o nome) e filiação (Tomé Pires), bem como a história de seu pai e companheiros. A atestar a enorme discrepância cultural entre Ocidente e Oriente, entre Portugal e a China, o equívoco e o mal-entendido de um motim, originado por um capitão português, que estão na base do insucesso da missão diplomática do seu pai, desagregação do seu grupo, morte de cinco e desterro dos restantes membros: *por um levantamento que um nosso capitão fizera em Cantão houveram os Chins que era ele espia e não embaixador, como ele dizia, e o prenderam, com outros doze homens que trazia consigo. E, depois que, por justiça, lhes deram muitos açoites e tratos, de que logo morreram cinco, aos outros desterraram, apartados uns dos outros para diversos lugares.* Passaram depois por uma doença miserável que atingiu a maior parte do grupo (*morreram comidos de piolhos*), apenas deixando Vasco Calvo como o único sobrevivente.

Mas, na sequência da partilha da fé comum, é a conversão de muitos gentios à fé cristã (*de que ainda naquela cidade havia mais de trezentos*) que ocupa o conteúdo do diálogo de Inês de Leiria e os patrícios de seu pai, como joia mais preciosa da identidade cultural. Este sucesso missionário, raro na China, desmente a ideia tradicional sobre a resistência daquele povo às inovações religiosas, sobretudo ocidentais, desde que o clima de fraternidade e de liberdade político-religiosa, como aqui, contextualizasse tal objetivo. E o que mais espanta é precisamente a simplicidade litúrgica e catequética que assegura a preservação da fé no interior desta pequena comunidade: *E, perguntando-lhe nós que era o que diziam ou que rezavam, respondeu que nenhuma coisa mais que somente porem-se todos em joelhos diante daquela sua Cruz e, com as mãos levantadas e os olhos no Céu, dizerem todos.* De facto, a brevíssima oração transcrita combina o essencial do credo cristão (a identidade divina de Jesus Cristo, a sua conceção no seio da Virgem Maria, por obra do Espírito Santo, o plano salvífico da morte redentora de Cristo, a sua glorificação eterna, à direita do Pai), com o pedido do perdão dos pecados próprios, na esperança da salvação eterna e o esboço inicial da oração dominical, o Pai-Nosso. É esta fé, tão sincera e singelamente testemunhada e partilhada, que alimenta e responde às carências espirituais e humanas desta Igreja, tão longe de Roma e do Ocidente, pequena em número, mas unida, viva e atuante como poucas: *E assim viviam todos muito conformes e amigos, sem haver entre eles ódio ou inimizade alguma.* O ósculo da Cruz e o abraço fraterno da paz encerrava da maneira mais afetiva a reunião semanal destes cristãos leigos, sem qualquer apoio clerical: *e beijando todos a Cruz, abraçavam-se uns aos outros e iam para suas casas.*

A fraterna hospitalidade de Inês de Leiria, durante cinco dias, aos portugueses presos que demandavam o resultado da justiça chinesa, hospitalidade paga em presentes ao Chifu, constitui

a revelação da sua mais autêntica espiritualidade: *E, mandando-nos pôr a mesa, proveu-nos de comer muito abastadamente e assim o fez todos os cinco dias que nesta sua casa estivemos, o qual Chifu nos concedeu por um bom presente que ela mandou a sua mulher.* A entrega por Cristóvão Borralho da transcrição, em ideogramas chineses, das principais orações e dos mandamentos da lei de Deus, representa um gesto elementar de retribuição por tamanho acolhimento, gesto deveras apreciado, tendo em conta o furto das orações de seu pai pelas autoridades chinesas. A confirmar a caridade que uniu os cristãos portugueses e chineses em tão breve tempo, a coleta de cinquenta taéis, mais outro tanto da iniciativa da filha de Tomé Pires, no maior segredo possível (*muito escondidos*), coroou do melhor modo tão rica experiência de solidariedade e partilha humanas.

Vejamos agora o capítulo CXVI, "Como acaso achei nesta cidade um português e o que com ele passámos", sobre o encontro com Vasco Calvo, o último sobrevivente da embaixada de Tomé Pires[4].

O episódio, ocorrido em Cansi, cidade onde os companheiros do narrador-personagem cumpriam a pena de cativeiro, decretada pelo tribunal de Pequim, é um dos mais expressivos do reencontro de patrícios, além de um dos mais ricos na variedade da comunicação. Os processos oriundos da espontaneidade e da improvisação adquirem, no contexto da necessidade de comunicar, um valor de alcance universal, com efeitos contraditórios: por um lado, o aspeto sério da cena do reencontro e o drama do isolamento cultural; por outro, o embaraço cómico que surge dos obstáculos a essa comunicação, bem como dos equívocos de interpretação, então gerados.

A primeira cena, de efeito cómico, em razão do desencontro cultural produzido, começa com a referência, por sinal bastante efémera (*havendo já alguns dias que continuávamos todos em muita paz e quietação*), à paz, acordada por voto solene, que bem propicia o reencontro fraterno com Vasco Calvo. Com efeito, é a organização do trabalho, em clima de harmonia monacal, que permite tal reencontro. É neste contexto de busca de lenha para vender e consumir que Gaspar Meireles é confrontado com o convite e a imposição de tanger viola num funeral, coisa impensável nos costumes ocidentais. De resto, é esta nota de apreço musical que, juntamente com o registo da preferência chinesa pelos *banquetes e delícias da carne,* explica tal convite insólito. O próprio funeral é acompanhado de grande pompa, à maneira oriental, isto é, *com grande regozijo e festa,* pois a morte não é encarada como um desenlace triste, mas como uma fase de transição, a metamorfose da reincarnação, ou metempsicose. No entanto, o efeito cómico subsiste através do modo um tanto simplista como o mestre da música dá as suas orientações ao companheiro de arte comum, embora ocidental: *rogo-te que cantes o mais alto que puderes, para que te oiça este defunto que aqui levamos.* Este efeito, todavia, esbate-se um tanto com a alusão aos eventuais sentimentos tristes desse defunto, tendo em vista a situação ocorrida: *porque te afirmo que vai muito triste pela saudade que leva de sua mulher e seus filhos a quem em extremo era afeiçoado.*

O desencontro cultural prossegue com a pejorativa interpretação relativamente à recusa do convite, como uma falta de solidariedade humana, sinal de pecado, ou afastamento de Deus: *se*

[4] Cf. *ib.*, pp. 335-338.

tu não aproveitares a este defunto, com essa graça de tanger e cantar que Deus te deu, não direi de ti que és homem santo, como até agora todos cuidamos. E essa marca é repugnantemente hostilizada como o maior dos males, o maior dos estigmas, na linguagem exótica das metáforas eufemísticas (*casa do fumo, lago da noite*) que se reportam ao Inferno: *mas que a excelência desta fala que tens é dos habitadores da casa do fumo, cuja propriedade e natureza primeira foi também cantar com vozes suaves, ainda que agora chorem e gemam no lago da noite como cães esfaimados que rangem os dentes e ensopados na baba do ódio dos homens, se lhe enxerga a escuma das suas maldades nas ofensas que fazem ao que vive no mais alto dos Céus.*

Deixando o companheiro a abrilhantar à força a pompa fúnebre, o narrador-personagem, ao embrenhar-se no mato, relata-nos a cena ao mesmo tempo cómica e tocante do reencontro esporádico com o degredado patrício.

Vestido ao modo chinês (*roupas de damasco preto, forradas de peles de cordeiras brancas*), Vasco Calvo, percebendo a origem do patrício, é bem o exemplo da persistência da vontade de comunicar, recorrendo a todos os processos para o interpelar, fazendo uso da chamada *função fática da linguagem.* A escolha do espaço favorável ao encontro (*tanto que me viu meteu-se por uma azinhaga que ali fazia o mato e, à entrada dele, me esteve esperando*), o escarro (*e, vendo que eu, ao perpassar, não olhava para ele, escarrou alto para que eu o ouvisse*), o cruzamento de olhares e o aceno (*e eu levantei os olhos e, pondo-os nele, vi que me acenava com a mão, como que chamava por mim*), a mímica, em resposta a um código linguístico não desejado (*eu, havendo isto por coisa nova, lhe disse na língua do Chim* potau quinay, *que quer dizer:* chamaste-me? *A que ele, sem responder palavra, me deu a entender por acenos que sim*), o aumento de intensidade do escarro são processos variados que visam a mesma finalidade, sempre desviada em razão do preconceito e do mal-entendido. *Eu, então, imaginando que poderia ser aquilo negaça de alguns ladrões […] fui para ele com passo cheio, o qual […] encaminhou um pouco apressadamente para dentro da azinhaga.*

Só em face da enorme dificuldade comunicativa, surge o símbolo da identidade cultural, embora apresentado numa postura oriental, a Cruz dos cristãos: *e o vi sentar-se em joelhos e mostrar-me uma cruz de prata de quase um palmo de comprido e levantar as mãos para o Céu.* Nem assim é facilitada a comunicação, pois à estupefação se junta a incompreensão do interlocutor, incapaz de perceber a origem do patrício: *fiquei tão espantado que, não sabendo o que aquilo pudesse ser, me pus, como pasmado, a olhar para ele, o qual em todo esse tempo não deixava de me acenar com uns meneios piedosos que me chegasse a ele. Eu, então, tornando mais em mim, determinei-me ir saber o que era […] e chegando mais a ele, sem até então cuidar dele outra coisa senão que era Chim.*

O gesto de aproximação permite, enfim, o uso declarado da língua comum para a confissão ritual da fé, igualmente comum. A cópia de lágrimas e soluços é índice claro da função emotiva que invade o discurso e a cena, na razão direta da profunda saudade sentida: *lançou-se-me aos pés e, com grandes soluços e muitas lágrimas, começou a dizer: - Bendito e louvado seja o dulcíssimo nome de Nosso Senhor Jesus Cristo, pois a cabo de tanto tempo e em tamanho desterro permitiu verem meus olhos homem cristão que professasse a lei do meu Deus posto na Cruz!*

É então, numa reação de pasmo e incredulidade, que se opera a comunhão espiritual do reconhecimento (*anagnôrisis*), após a intimação ritual: *Quando eu ouvi uma coisa tão nova e tão longe do que eu esperava, fiquei tão sobressaltado que, afastando-me rijo trás, mais do que pasmado, lhe disse alto: - Eu te esconjuro da parte de Nosso Senhor Jesus Cristo que me digas quem és! A que ele, com muitas lágrimas, respondeu: - Sou, irmão meu, um pobre cristão português, de nome Vasco Calvo.*

Esta comunhão envolve uma partilha de experiências, no calor afetivo das lágrimas (*como uma criança… com outras tantas lágrimas como as suas*) da mútua compaixão (*compassio*), no respeito pela dignidade do companheiro, sentado no chão, em contacto com a mãe comum, a terra, postura de comunicação calma e serena, no pleno desfrutar do tempo psicológico, o resto do dia: *Neste tempo, tendo eu de todo tornado a mim, levantei-o do chão, onde jazia chorando como uma criança e com outras tantas lágrimas como aas suas, roguei-lhe que nos sentássemos ali ambos no chão […] me relatou todo o discurso de sua vida […]. E, depois que passámos tudo o que restava do dia em nos contarmos um ao outro os nossos trabalhos, viemos para a cidade.* Note-se a diferença de posturas e respetivo significado do rito lacrimoso: da posição de humilhação (*levantei-o do chão, onde jazia chorando como uma criança*) à posição do reconhecimento da dignidade do próximo: *e com outras tantas lágrimas como as suas, roguei-lhe que nos sentássemos ali ambos no chão.*

A história do cativeiro de Tomé Pires e companheiros, já contada na versão de sua filha, Inês de Leiria, é enigmaticamente explicada a partir de um motim (*desarranjo*) de um capitão português, cujo nome não é revelado, mas acrescenta-se curiosamente uma nota de discordância, ainda que genérica, em relação aos relatos dos cronistas nacionais a tal respeito: *o que, segundo ele me contou, não se conforma muito com o que os nossos cronistas escrevem.*

Após a partilha bilateral vem a abertura ao grupo, que celebra o espanto deste reconhecimento com a cópia de lágrimas, parte integrante da liturgia (*celebrar*) deste reencontro: *rogou-me que fosse chamar os outros meus companheiros […] e dando-me conta do que achara […] ficaram eles todos tão espantados, quanto a novidade do caso o requeria […] e, chegando a ele, tornou-se outra vez a celebrar a entrada dos companheiros, com assaz de lágrimas de todos.* Trata-se, agora, de uma verdadeira ágape (em grego, *agapê*), ou comunhão fraterna, a partilha do pão e da fé comum, como na Eucaristia, celebrada entre os primeiros cristãos. Desvela-se, então, o que até aí era secreto, como indicia misteriosamente o lugar onde se escondia a chave do oratório: *E todo este tempo que durou a mesa não houve nenhum de nós que pudesse ter os olhos enxutos, a qual acabada […] sua mulher […] tirou uma chave que trazia no braço e abriu uma portinhola de um oratório muito bem concertado, onde estava um altar com uma cruz de prata e dois castiçais e uma lâmpada do mesmo.*

A profissão de fé, expressa na língua portuguesa pela família aculturada de Vasco Calvo e a correção da sua pronúncia provocam outro mar de lágrimas: *vendo aqueles meninos inocentes em terra tão apartada e, sem conhecimento de Deus, confessarem a Sua lei com palavras tão santas.*

A poética da maravilha e do espanto sintetiza, assim, o episódio do reencontro fraterno, numa vivência de encantamento e prazer espiritual que não dá pela irreversível e inexorável pesagem do tempo: *Após isto tudo, por serem já mais de três horas depois da meia-noite, tornámos para a nossa pousada, tão espantados do que víramos quanto da mesma coisa se pode entender que era razão.*

O capítulo final (CCXXVI[5]), se bem que repassado de ironia e de sátira, apresenta um amargo queixume perante a falta de recompensa pelos serviços prestados, numa isotopia político-cultural da identidade portuguesa que teima a chegar aos nossos dias: "Do que passei depois que partimos deste porto do Xeque até chegar à Índia e daí a este reino".

Começando por apontar a rota da última viagem por mares do Extremo Oriente, do Japão à Índia (Goa), passando pela China, o capítulo fornece informações importantes não só sobre essa viagem (os ventos de monção, a data, a presença das naus portuguesas e seu capitão-mor) mas também sobre o governo do Estado Português da Índia (a sucessão de D. Pedro Mascarenhas por Francisco Barreto).

A entrevista com o governador, em Goa, ilustra bem a importância para os Portugueses das relações diplomáticas e comerciais com o Japão, desde 1543, data da sua chegada àquele país. A este propósito, é notoriamente expressiva a comparação valorativa dos presentes trazidos pelo autor da *Peregrinação* com o próprio governo do Estado da Índia, na natural e justa expectativa de agradar ao rei D. João III, secundada pelo amargo sarcasmo ao severo e, por vezes injusto, castigo aos governadores daquele Estado: *com elas e com esta carta d'el-rei de Japão espero agradar tanto a el-rei, nosso senhor, que, depois de Deus, elas me livrem do castelo de Lisboa, onde os mais dos que governam este Estado imos desembarcar, pelos nossos pecados.*

O reconhecimento positivo da ação e serviços do ilustre navegador, soldado, comerciante e diplomata por Francisco Barreto, neste primeiro exame de avaliação, cuidadosamente abonado por *instrumentos e testemunhas de vista,* articulando-se com a exposição lamentosa do capítulo primeiro, parece suavizar toda a veemente elegia do *pobre de mim,* insistentemente cantada da primeira à última página, criando, então, falsas expectativas quanto ao resultado da segunda e decisiva avaliação, já em Lisboa: *E em satisfação deste trabalho e dos gastos que tinha feito de minha fazenda, me fez muitos oferecimentos, que eu, por então, não quis aceitar, mas justifiquei […] quantas vezes, por serviço d'el-rei, nosso senhor, eu fora cativo e minha fazenda roubada, parecendo-me que isso só bastaria para que nesta minha pátria se me não negasse o que, por meus serviços, eu cuidei que me era devido.*

A ingenuidade quase adolescente do sujeito fica, no entanto, bem marcada pelo contraste entre a utopia e a realidade, a esperança e a frustração, o eu e os outros, a razão da justiça e a sem-razão da ingratidão, o embarque e o desembarque: *confiado eu nestas esperanças e na razão tão clara que eu, então, cuidava que tinha por minha parte, me embarquei para este reino tão contente e tão ufano, com os papéis que trazia, que tinha para mim que aquele era o melhor cabedal que trazia de meu, porque estava persuadido de que me não tardaria mais a mercê que enquanto a não requeresse.*

A discreta referência à indiferença da regente do reino, viúva de D. João III, a rainha D. Catarina de Áustria, através da frase optativa *que Deus haja,* a qual se limita a remeter o recém-chegado da Índia ao respetivo oficial de negócios, e a apreciação irónica às *boas palavras e melhores esperanças* deste, em contraste com a sua ineficiência, patente na retenção infrutífera do processo durante quatro anos e meio, precedem a sentida comparação dessa dolorosa

[5] Cf. *ib.*, pp. 716-717.

expectativa com todo o percurso de vinte e um anos de arriscada e sofrida *peregrinação* asiática: *no fim dos quais não tirei outro fruto senão os trabalhos e pesadumes que quantos passei no discurso do tempo atrás.*

A não correspondência entre os *trabalhos e serviços passados* e a sua valorização, através do *requerimento presente,* expressa pela metáfora metalúrgica do verbo *fundir,* origina a desiludida retirada para um discreto e económico refúgio, com a natural lamentação da perda de tempo, recursos e esforços em tão frustrante expectativa: *determinei de me recolher com essa miséria que trouxera comigo, adquirida por meio de trabalhos e infortúnios, e que era o resto do que tinha gastado em serviço deste reino, e deixar o feito à Justiça divina, o qual logo pus por obra, pesando-me, ainda, porque o não fizera mais cedo, porque, se assim o fizera, quiçá que poupara nisso um bom pedaço de fazenda.* O remate irónico do balanço da *peregrinação* do sujeito não se faz esperar, como um incessante e incontido lamento, à laia de refrão elegíaco, patente em João de Barros, Camões, Diogo do Couto e tantos outros: *E nisto vieram a parar meus serviços de vinte e um anos, nos quais fui treze vezes cativo e dezasseis vendido, por causa dos desventurados sucessos que atrás, no discurso desta minha tão longa peregrinação, largamente deixo contados.*

A imagem dos *canos* e da *fonte,* subtilmente legitimadora da falta régia, o reenvio das razões de queixa para a Justiça divina e a atitude aparentemente resignada e gratificante com a Vontade de Deus são uma forma elegiacamente cristã que bem resume a mentalidade medieval-renascentista e a sincera mágoa daquele que se auto intitulou *pobre de mim.* Afinal, como o Infante D. Pedro de Avis tinha escrito na sua *Virtuosa Benfeitoria,* que se pode esperar do príncipe cristão, enquanto intérprete da Providência divina, senão que administre corretamente os bens da coroa, o erário público, de acordo com o sentido da justiça e a liberalidade das mercês? No entanto, a amarga e repassada ironia remata toda esta sátira à ingratidão humana, surgindo o adjetivo *desamparado,* altruisticamente diluído numa forma plural e coletiva: *porque como eu em todos os reis deste reino* (*que são a fonte limpa donde manam as satisfações, ainda que às vezes por canos mais afeiçoados que arrazoados*) *enxerguei sempre um zelo santo e agradecido e um desejo larguíssimo e grandioso, não somente para galardoar a quem os serve, mas também para fazer muitas mercês, ainda a quem os não serve, daqui se entende claramente que, eu e os outros tão desamparados como eu, ficamos sem a satisfação dos nossos serviços, foi somente por culpa dos canos e não da fonte.*

Com inteligente distanciação irónica, Fernão Mendes Pinto, após uma longa obra que, por analogia com o seu errático e doloroso percurso biográfico e geográfico, intitulou *Peregrinação,* não culpa os *reis da terra* pelos pecados dos homens, isto é, pelos erros que denuncia na sua sátira, mas, como no capítulo primeiro, ultrapassa, com elegante e madura sabedoria humana e cristã, a leitura precipitada da atribuição alheia de culpas, para se confessar pecador e agradecer à enigmática e divina Providência a *correta escrita por linhas tortas,* de modo a colher a dura mas sempre proveitosa lição da pedagogia da Dor: *ou, antes, foi ordem da Justiça divina, em que não pode haver erro, a qual dispõe todas as coisas como Lhe melhor parecer e como a nós mais cumpre. Pelo qual eu dou muitas graças ao Rei do Céu, que quis que, por esta via, se cumprisse em mim a Sua divina Vontade e não me queixo dos reis da terra, pois eu não mereci mais, por meus pecados.*

Bibliografia selectiva

AIRES, Cristóvão. **Fernão Mendes Pinto. Subsídios para uma biografia e para o estudo da sua obra**, Lisboa, s.n., 1904.

BUESCU, M. Leonor C. "A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto ou as alternativas do olhar", *in* **Ensaios de Literatura Portuguesa**, Editorial Presença, Lisboa, 1985, pp. 36-51.

— "A Literatura de Viagens […] Fernão Mendes Pinto", *in* **Literatura Portuguesa Clássica**, Universidade Aberta, Lisboa,1992, pp. 92-94, 116-119, 125-127.

CASTILHO, José Feliciano de, **Fernão Mendes Pinto – excertos seguidos de uma notícia sobre sua vida e obras, um juízo crítico. Apreciações de belezas e defeitos e estudos de língua**, Livraria B. L. Garnier Editor, 2 tomos, Rio de Janeiro, 1865.

CASTRO, Aníbal Pinto de. **De Monte-mor-o-Velho às Ilhas do Japão. A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto e o Encontro de Culturas**, Comissão de Coordenação da Região Centro, Coimbra, 1993.

CASTRO, Armando. "Um momento de realismo histórico", *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação**, vol. II, Edições Afrodite, Lisboa, 1971, pp. CXV-CXXIV.

CATZ, Rebecca, **A Sátira Social de Fernão Mendes Pinto. Análise crítica da Peregrinação**, Prelo Editora, Lisboa,1978.

— **Fernão Mendes Pinto. Sátira e anti-cruzada na Peregrinação**, Instituto de Cultura Portuguesa, Lisboa,1981.

CHARIGNON, A. J.; METARD, M. **À Propos des Voyages Aventureux de Fernão Mendes Pinto**, Pequim, s.n., 1936.

CIDADE, Hernâni, **A Literatura Portuguesa e a Expansão Ultramarina**, vol. I, 2.ª ed., Arménio Amado Ed. Suc., Coimbra, 1936, pp. 106-109, 173-177, 289-290.

— "Fernão Mendes Pinto" *in* **Os Melhores Portugueses**, Arcádia, Lisboa, s. d., pp. 309-323.

— "Peregrinação" *in* **Dicionário de Literatura**, dir. J. do Prado Coelho, vol. II, Livraria Figueirinhas, Porto, 1978, pp. 183-197.

COELHO, Eduardo Prado. "Marginais", *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação**, vol. II, Edições Afrodite, Lisboa, 1971, pp. CIII-CIX.

COELHO, Lydia Guerreiro Jorge Silva, **A Estrutura da Narrativa em Peregrinaçam**, Tese de licenciatura em Filologia Românica (policopiada), Faculdade de Letras de Lisboa, 1971.

COLLIS, Maurice. **The Grand Peregrination**, Faber & Faber, London, 1949.

CORREIA, João David P. "Apresentação Crítica", *in* **A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto**, Editorial Comunicação, Lisboa, 1979.

— "O Mar e as Lágrimas", *in* **Oceanos**, nº 10, abril de 1992, CNCDP, Lisboa, pp. 72-78.

CORTESÃO, Jaime. "Fernão Mendes Pinto e o humanismo crítico", *in* **O Humanismo Universalista dos Portugueses**, vol. VI, Portugália Editora, Lisboa,1965.

DOMINGUES, Mário. **Fernão Mendes Pinto***,* Livraria Civilização Editora, Porto, 1967.

DÓRIA, António Álvaro. "Um aventureiro português do século XVI: Fernão Mendes Pinto". **Separata da revista Gil Vicente***,* Guimarães, s.n., 1951.

FARIA, Almeida. "Peregrinação aos lugares selectos", *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação**, vol. II, Edições Afrodite, Lisboa, pp. CXI-CXIV.

FREITAS, Jordão de. "Fernão Mendes Pinto", *in* **História da Literatura Portuguesa Ilustrada**, vol. III, Livraria Bertrand, Lisboa, pp. 53-64.

— **Subsídios para a Bibliografia Portuguesa e para a Biografia de Fernão Mendes Pinto**, Coimbra, s.n., 1905.

FREYRE, Gilberto. "Em tôrno da Peregrinação de Fernão Mendes Pinto", *in* **Vida, Forma e Côr**, Livraria J. Olímpio, Rio de Janeiro, 1962, pp. 373-390.

JANEIRA, Armando Martins. "A Peregrinação e a aventura do Ocidente" *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação***,* vol. II, Edições Afrodite, Lisboa, 1971, pp. CXXIX-CXXXIII.

KORINMAN, Michel. "Les sens de la Pérégrination: Fernão Mendes Pinto", *in* **Littérature**, nº 21, fev., Larousse, Paris, 1976, pp. 20-34.

LAGOA, Visconde de. "A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto. Tentativa de reconstituição geográfica", *in* **Anais da Junta das Missões Geográficas e de Investigações Coloniais**, vol. II/1, Lisboa, s.n., 1947.

LAPA, M. Rodrigues. "Prefácio", *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação**, 5.ª ed.: Seara Nova, Sá da Costa, Lisboa, 1977.

LE GENTIL, Georges, **Les Portugais en Extrême Orient: Fernão Mendes Pinto, un précurseur de l'exotisme au XVI siècle**, Hermannn & Cie Editeurs, Paris, 1947.

LOPES, Óscar. "Camões e Mendes Pinto", *in* **Ler e Depois**, Ed. Inova, Lda, Porto, 1979, pp. 128-136.

LOURENÇO, Eduardo. "A Peregrinação e a crítica cultural indirecta", *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação**, Edições Afrodite, Lisboa, 1971, pp. XCI-CI.

— "O Livro do Deslumbramento", *in* **Oceanos**, nº 7, CNCDP, Lisboa, 1991, pp. 60-61.

MARGARIDO, Alfredo. "La multiplicité des sens dans l´écriture de Fernão Mendes Pinto et quelques problèmes de la littérature de voyages au XVIe siècle", *in* **Arquivos do Centro Cultural Português**, vol. XI, Fund. Calouste Gulbenkian, Paris, 1977, pp. 159-199.

MAURÍCIO, Domingos. "A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto e algumas opiniões peregrinas", *in Brotéria*, vol. 74, 1962, pp. 565-573.

— "Pinto, Fernão Mendes"*, in* **Verbo-VELBC**, vol. XV, Lisboa, s.n., 1973, pp. 130-132.

MONIZ, António M. A. **As Lágrimas na Peregrinação de Fernão Mendes Pinto. Para um estudo semiótico, sócio-cultural e intertextual**, Dissertação de mestrado (polic.), FCSH-UNL, Lisboa, 1989.

— "A peregrinação de Fernão Mendes Pinto na China", **Separata de O Ocidente no Oriente através dos Descobrimentos Portugueses**, Instituto Oriental, Lisboa, 1992.

— "A evangelização do Japão na óptica de Fernão Mendes Pinto", *in* **O Século Cristão do Japão**, Actas do Colóquio Internacional comemorativo dos 450 anos da amizade Portugal-Japão (1543-1993), Lisboa, 1994.

PIMPÃO, A. J. da Costa. "Prefácio", *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação**, Portucalense Editora, Porto, 1944 e 1962.

REALI, Erilde Melillo. "Note sull'esotismo linguístico nella Peregrinação di Fernão Mendes Pinto", *in* **Annali-Sezione Romanza,** vol. XI, nº 2, jul. 1969, Instituto Universitario Orientale, Nápoles, pp. 225-233.

— "Una Peregrinação inconclusa", *in* **Quaderni Portoghesi**, nº 4, outono de 1978, Stampatori Editore, Pisa, pp. 101-133.

RIBEIRO, Aquilino. "Fernão Mendes Pinto e a sua máscara de pirata", *in* **Portugueses das Sete Partidas (Viajantes, Aventureiros, Troca-Tintas)**, Livraria Bertrand, Lisboa, 1969, pp. 223-248.

— "Quem era Fernão Mendes Pinto", *in* **Peregrinação, de Fernão Mendes Pinto – Aventuras Extraordinárias de um Português no Oriente**, 8.ª ed., Livraria Sá da Costa, Lisboa,1976, pp. 199-212.

SARAIVA, A. J. **Fernão Mendes Pinto**, 1.ª ed. 1958. Publicações Europa-América, Lisboa, 1971.

— "Fernão Mendes Pinto e o romance picaresco", *in* **Para a História da Cultura em Portugal**, vol. II., 3.ª ed., Publicações Europa-América, Lisboa, 1972.

— "Fernão Mendes Pinto ou a sátira picaresca da ideologia senhorial", *in* **História da Cultura em Portugal**, vol. III, Jornal do Fôro, Lisboa, 1962, pp. 343-496.

— "Prefácio", *in* **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação e Outras Obras**, vol. I, Sá da Costa Editora, Lisboa, pp. VII-LII.

— **La Pérégrination: La Chine et le Japon au XVI Siècle, vus par un Portugais, Fernão Mendes Pinto**, Calmann-Lévy, Paris, 1968.

SCHURHAMMER, Georg. "Um documento inédito sobre Fernão Mendes Pinto", *in* **Revista da História**, vol. XIII, Empresa Literária Fluminense, Lda., Lisboa, 1924, pp. 81-88.

— "O descobrimento do Japão pelos Portugueses no ano de 1543", *in* **Anais da Academia Portuguesa da História,** II série, vol. I, Lisboa, s.n., 1946, pp. 10-172.

SÉRGIO, António. "A aspiração comum dos Luso-Descendentes", *in* **Ensaios**, vol. VI, 1.ª ed., Sá da Costa Editora, s.d., Lisboa, *passim*, sobretudo pp. 169-171.

SIMÕES, João Gaspar. "A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto", *in* **História do Romance Português**, vol. I, Estúdios Cor., Lisboa, 1967, pp. 174-183.

TABANERA, José Gomez. "Fernão Mendes Pinto y el conocimiento etnográfico del lejano Oriente en el siglo XVI", *in* **Revista de Etnografia**, vol. XVI, t. I, jan. Porto, 1972, s.n., pp. 93-112.

TAVARES, Vítor Silva. "Uma verdade que ainda mexe", **Fernão Mendes Pinto, Peregrinação**, vol. II, Edições Afrodite, Lisboa, 1971, pp. CXXV-CXXVIII.

TRULLEMANS, Ulla M. "Peregrinação de Fernão Mendes Pinto, obra pícara de la literatura portuguesa?", *in* **Huellas de la Picaresca en Portugal**, Insula, Madrid, 1968, pp. 77-101.

O PAPEL DO PROCURADOR JESUÍTA NO FINANCIAMENTO DA MISSÃO CHINESA E JAPONESA (1610–1620)

Diogo Reis Pereira[1]

Resumo

Este estudo visa lançar novas abordagens sobre os procuradores da Companhia de Jesus e o seu papel de natureza económico-financeira para as missões da Ásia Oriental. A partir das contas elaboradas pelos Padres Jorge de Gouveia (1564–1647), procurador em Lisboa, e Manuel Borges (c.1583– 1633), procurador em Macau, definiu-se como principal objetivo reconstruir e problematizar a rede de procuradores ao serviço da missão chinesa e japonesa, clarificando ainda o respetivo sistema de financiamento que, no século XVII, viabilizou as atividades missionárias que ocorriam a nível transoceânico.

Palavras-Chave: Jorge de Gouveia; Manuel Borges; Procurador Jesuíta; Missões da Ásia Oriental; Finanças e práticas contabilísticas.

Abstract

This study seeks to provide new insights into the procurators of the Society of Jesus and their economic and financial role in the missions of East Asia. Based on the accounts compiled by Fathers Jorge de Gouveia (1564-1647), procurator in Lisbon, and Manuel Borges (c.1583- 1633), procurator in Macau, the primary objective was to reconstruct and problematize the network of procurators at the service of the Chinese and Japanese missions, while clarifying the financing system which, in the 17th century, made possible the missionary activities which took place on a transoceanic level.

Keywords: Jorge de Gouveia; Manuel Borges; Jesuit Procurator; East Asian missions; Finance and accounting practices.

[1] Bolseiro de doutoramento da Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT) e do Centro Científico e Cultural de Macau (CCCM I.P) com a referência PRT/BD/154848/2023. Investigador integrado não doutorado do CHAM – Centro de Humanidades, no grupo *Ambiente, Interacções e Globalização*.

O presente artigo sucede à comunicação apresentada no XVIII Simpósio de História Marítima, com o tema genérico "Das rotas oceânicas: aos 'Mares' da Ásia", que se realizou na Academia de Marinha entre os dias 26 e 28 de novembro de 2024. Enquadrado na linha do projeto "Procuradores Jesuítas das Missões da Ásia Oriental", acolhido pelo Centro Científico e Cultural de Macau, este estudo visa dar a conhecer novas abordagens em torno do funcionamento das missões da Companhia de Jesus, mormente as da China e do Japão, a partir das responsabilidades financeiras assumidas pelo procurador jesuíta. O ponto de partida estabelecido foi justamente a carreira de dois padres, Jorge de Gouveia (c.1567–1647) e Manuel Borges (1583–1633), que ocuparam o ofício em Lisboa e em Macau nas décadas de 1610 e 1620. Entre o núcleo documental identificado, coube-nos o estudo e apresentação de três manuscritos que transmitem as suas funções no campo dos negócios e finanças das missões da Ásia Oriental, a saber: "Orçamento da Província do Japão" (1626) [2] redigido por Gouveia e as "Listas de Receita e Despesa da Província do Japão" dos anos de 1617[3] e 1618[4], elaboradas por Borges.

Para lá do estudo que possa ser lançado sobre esta documentação tendo em vista análises quantitativas de lucros e despesas, produtos transacionados e circulação de pessoas a nível transoceânico, pretende-se enquadar estes manuscritos no próprio sistema de financiamento das missões que foi progressivamente desenvolvido pela Companhia. De outro modo, é ainda necessário sublinhar que estas fontes revelam ser importantes mecanismos de gestão que permitiam uma atuação global dos jesuítas, ao mesmo tempo que asseguravam a coesão dos seus membros e o respetivo controlo hierárquico[5].

Relativamente a estas questões, a historiografia pauta-se pela falta de estudos exaustivos que se centrem quer no ofício de procurador, quer nestes mecanismos e práticas de administração, financiamento e contabilidade, particularmente no que concerne às missões chinesa e japonesa. Não obstante, a presente investigação sustenta-se também num conjunto de autores que têm vindo a contribuir para alterar este hiato, desde a análise de Josef Wicki[6] relativamente à evolução institucional do procurador de Lisboa, até à obra pioneira de Dauril Alden[7], que diz respeito ao levantamento das principais tipologias de procuradores e a análise das suas funções. Referimo-nos também à tese de doutoramento do Professor João Paulo

[2] *Orçamento das contas da Província do Japão enviadas ao Padre Geral, Claudio Acquaviva, realizadas pelo Padre Jorge de Gouveia*, ARSI, Jap.Sin 25, fls. 49-60.

[3] *Contas do Padre Manuel Borges desta Procuratura de Macau,* Biblioteca da Ajuda, Jesuítas na Ásia, Códice 49-V-7, fls. 101-110.

[4] *Receita desta Procuratura de Japão em Macau desde primeiro de setembro de 1617 até o fim de Agosto de 1618*, Biblioteca da Ajuda, Jesuítas na Ásia, Códice 49-V-7, fls. 127-142.

[5] QUATTRONE, Paolo – Accounting for God: accounting and accountability practices in the Society of Jesus (Italy, XVI–XVII centuries). **Accounting, Organizations and Society.** Vol. 29, n.º 7 (2004), p. 648.

[6] WICKI, Josef - Die Anfange der Missionsprokur der Jesuiten in Lissabon bis 1580. **Archivum Historicum Societatis Iesu**, Vol. XL, Fasc. 79 (1971), pp. 244-322.

[7] ALDEN, Dauril – **The Making of an Enterprise: The Society of Jesus in Portugal, Its Empire, and Beyond, 1540-1750.** Stanford University Press, 1996.

Oliveira e Costa[8] que lança informações importantes para se definirem as redes de apoio dos procuradores na missão japonesa no dealbar do século XVII, assim como o capítulo de Martínez-Serna[9] que transmite a centralidade ocupada pelo procurador jesuíta no decorrer da rede atlântica. Por fim, saliente-se o artigo de Isabel Murta Pina que deu origem ao projeto supramencionado, que tem como base de estudo a rede de procuradores da assistência portuguesa[10]. Para o estudo mais completo da estrutura de informação, correspondência e financiamento estabelecida na Assistência portuguesa, assinalem-se as análises de Charles Borges[11] e Fred Vermote[12], os artigos de Paolo Quattrone[13] e Paul Nelles[14], assim como os trabalhos de Hélène Vu Thanh[15] e Paula Findlen[16].

Cabe aqui referir que, por ora, focar-nos-emos nos três tópicos principais que guiaram a comunicação apresentada: i) A rede de procuradores da Assistência portuguesa ao serviço das missões da Ásia Oriental, definindo as três tipologias principais e o modo como se articulavam; ii) O percurso biográfico dos padres Jorge de Gouveia e Manuel Borges, traçando as suas carreiras enquanto procuradores; e iii) A análise dos seus documentos contabilísticos de forma a compreender a sua atuação no financiamento das missões entre Lisboa e Macau.

1. A rede de procuradores da Assistência portuguesa ao serviço das missões da Ásia Oriental

De acordo com Thomas Banchoff e José Casanova, entre os séculos XVI-XVIII, nenhum grupo contribuiu mais para a construção de um mundo global e para a consciência

---

[8] COSTA, João Paulo Oliveira e – **O Cristianismo no Japão e o Episcopado de D. Luís Cerqueira**. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1998. Tese de Doutoramento em História, especialização em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa.

[9] MARTÍNEZ-SERNA, Gabriel. "Procurators and the Making of the Jesuit's Atlantic Network". In BAILYN, Bernard; DENAULT, Patricia L. (eds.) – **Soundings in Atlantic history: latent structures and intellectual currents, 1500 - 1830**. Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press, 2009, pp. 181-209.

[10] PINA, Isabel Murta. "Negócios da China e do Japão. Os Procuradores das missões jesuítas da Ásia Oriental". In WUCHERER, Pedro Omar Svriz (ed.) – **Crucifijos y mercaderías: Jesuítas y economía em los imperios ibéricos, siglos XVI-XVIII.** Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2024, p. 52.

[11] BORGES, Charles J. – **The Economics of the Goa Jesuits, 1542-1759: An Explanation of Their Rise and Fall**. Concept Publishing Company, 1994. BORGES, Charles J. – «The Portuguese Jesuits in Asia: Their economic and political networking within Asia and with Europe», in GONÇALVES, Nuno da Silva – **A Companhia de Jesus e a Missionação no Oriente**. Lisboa: Brotéria-Fundação Oriente, 2000, pp. 203-224

[12] VERMOTE, Fred – «Financing Jesuit Missions». In ŽUPANOV, Ines (ed.) – **The Oxford Handbook of the Jesuits**. New York: Oxford University Press, pp. 128-152.

[13] QUATTRONE, Paolo – "Accounting for God"; QUATTRONE, Paolo – "Books to be practiced: Memory, the power of the visual, and the success of accounting". **Accounting, Organizations and Society**. Vol. 34, n.º 1 (2009), p. 85–118.

[14] NELLES, Paul – Cosas y cartas: Scribal Production and Material Pathways in Jesuit Global Communication. **Journal of Jesuit Studies**. n.º 2 (2015), p. 421–450.

[15] THANH, Hélène Vu – Poverty, finances and evangelization: the case of the Jesuit mission in Japan (16 th -17 th centuries. **Bulletin of Portuguese/Japanese Studies**, II, 5, 2022, pp. 29-45. THANH, Hélène Vu; ŽUPANOV, Ines G. – **Trade and Finance in Global Missions (16th-18th Centuries)**. Leiden-Boston: Brill, 2020.

[16] FINDLEN, Paula – **Empires of knowledge: scientific networks in the early modern world.** Abingdon New York: Routledge, 2019.

desse mesmo mundo (dimensão subjetiva da globalização) como a Companhia de Jesus[17]. O crescimento efetivo da ordem e a sua presença transoceânica são atestados pela célere criação de províncias, unidade básica da rede jesuíta, num curto espaço de tempo. Se a 27 de setembro de 1540 a ordem idealizada por Ingnácio de Loyola (1491–1556) é aprovada pelo Papa Paulo III (1468–1549) através da *Bula Regimini militantis ecclesiae*, em menos de uma década inicia a sua evangelização no Japão com a chegada de Francisco Xavier (1506–1552) a Kagoshima e, em 1583, na China, quando Michele Ruggieri (1543– 1607) e Matteo Ricci (1552–1610) são autorizados a instalar-se no interior do Império Ming (1368–1644)[18]. No âmbito das Províncias da Ásia Oriental, foram os jesuítas que alcançaram maior proeminência na integração dos sistemas oficiais e redes informais, processo despoletado pela "aliança estratégica entre a Companhia de Jesus e os mercadores privados portugueses e luso-asiáticos, que circulavam nos mares e costas da Ásia Oriental, havia cerca de quatro decénios"[19].

Justificação para esta presença global é ainda a disposição organizativa que a ordem concebeu desde o seu momento fundacional. De facto, verifica-se um modelo administrativo que tem Roma como seu pólo de poder, sustentado por uma máquina burocrática e rede de correspondência sistemática entre os diversos segmentos da hierarquia jesuíta. Simultaneamente, aperfeiçoava as suas unidades de ação espalhadas pela Assitência portuguesa, de modo a disseminar a sua atividade evangélica, ao mesmo tempo que garantia um forte sentimento de união espiritual entre os missionários do Brasil e os seus confrades na China e Japão[20].

Importante para a componente organizativa da Companhia de Jesus são ainda os diversos mecanismos que permitiam a devida autonomia económica das missões face ao apoio irrelevante do Padroado Régio[21]. Como Hèléne Vu Thanh salienta, uma parte considerável da atividade missionária centrava-se justamente no investimento em atividades económicas com o objetivo de assegurar o suporte material e as condições temporais para o seu trabalho espiritual[22]. Neste sentido, certifica-se a importância desta rede de procuradores que, criando um eixo Lisboa-Goa-Macau, encontravam-se ao serviço da missão chinesa e japonesa e assumiam as responsabilidades da estrutura económico-financeira, assim como das questões materiais e humanas das missões. De acordo com isto, o Padre João Rodrigues

[17] BANCHOFF, Thomas; CASANOVA, José V. – **The Jesuits and globalization: historical legacies and contemporary challenges**. Washington (D.C.): Georgetown university press, 2016,1-2.

[18] PEREIRA, Diogo Reis – **Procuradores Jesuítas em Macau: redes de contacto e transferências materiais na primeira metade do século XVII**. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2024, p. 27. Dissertação de Mestrado em História, especialização em História Moderna e dos Descobrimentos Portugueses.

[19] PINA, Isabel Murta – **Jesuítas chineses e mestiços da missão da China (1589-1689)**. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2011, p. 33.

[20] FINDLEN, Paula – **Empires of knowledge**, p. 58.

[21] PINA, Isabel Murta – **Os Jesuítas em Nanquim: 1599-1633**. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2008, p. 41.

[22] THANH, Hélène Vu; ŽUPANOV, Ines G. (eds.) – **Trade and finance in global missions (16th-18th centuries)**, p. 9.

Tçuzu (c. 1561–1633), procurador em Macau e Japão no decorrer da sua carreira, escrevia o seguinte sobre o cargo:

> He Procurador, e alem disso comprador e despenseiro, e todos os mais officios tocantes ao temporal, e ainda mercador na forma concedida; porque busca o comer, e sostento de toda a Provincia, com o que vem da Jndia, contrato de Japão, e com empréstimos, e esmolas, avia para fora os que vão, e vem, e os prove de todo o necessário assim de suas pessoas, como de couzas espirituais para a Christandade[23].

Nessa mesma carta para o Padre Geral Muzio Vitelleschi (1563–1645) o Padre João Rodrigues, enquanto Procurador do Japão em Macau, reflete ainda sobre a importância deste mundo dos negócios para o funcionamento do trabalho evangelizador. Evocando a sua larga experiência *in loco* no território nipónico e, posteriormente, na China, reitera que é inevitável separar o trabalho espiritual do temporal no sentido de "se continuar a obra da conversão, sostentar os sogeitos, e criar gente dos naturaes para ajudarem, criar noviços, sostentar Christãos desterrados pela fè"[24]. Na mesma lógica, em 1613 o Padre Carlo Spinola (1564–1622) relata ao Padre Geral a necessidade de "empregar forças [...] pera conseruarmos o Japam, e agradarmos el Rey". Preocupado com "o cabedal desta prouincia esgotado polas diuidas", Spinola salienta a inevitabilidade de se intrometer nos negócios triangulares que firmava a Companhia enquanto intermediária e mesmo mercadora da prata japonesa e da seda chinesa: "pello que foy necessario este anno tambem tomar prata a responder, para manda la a Macao a buscar prouimento, e comprar a seda ordinária".[25]

Em termos práticos, o procurador assegura, portanto, um lugar central numa rede transoceânica que interliga Lisboa aos Mares da China. Um dos cargos mais complexos na terminologia da ordem, quer pela sua tipologia multifaceda, quer pela polivalência das suas funções, identificam-se diversos tipos de procurador com responsabilidades essencialmente económico-financeiras: i) procurador-geral, sediado em Roma; ii) procurador de corte, sediado em Madrid no período da União Ibérica; iii) os procuradores das missões; iv) os procuradores provínciais e vice-provínciais; v) os procuradores dos colégios. Apesar de reconhecer uma rede de cooperação e auxílio entre estes diferentes agentes, por ora e de forma resumida, centrar-me-ei somente nas três últimas categorias.

1.1. O Procurador das Missões e o quadro biográfico do Padre Jorge de Gouveia

A primeira tipologia do ofício é o Procurador das Missões, estabelecido em Lisboa em 1573 e residente no Colégio de Santo Antão-o-Novo. A sua evolução institucional não foi

---

[23] PENALVA, Elsa; LOURENÇO, Miguel Rodrigues (eds.) – **Fontes para a história de Macau no século XVII**, p. 360-361.

[24] *Ibid*, p. 356.

[25] Carta do Padre Carlo Spínola ao Padre Geral, Nagasáqui, 21/03/1613, ARSI, Jap.Sin 36, fl. 159v.

uniforme e revela uma constante adaptação às mudanças na estrutura missionária e administrativa da Companhia de Jesus. É possível identificar um primeiro período (1540–1554) que corresponde à chegada dos jesuítas ao Reino assim como pela integração e aproveitamento do processo expansionista português em curso para alargar a base de atuação da ordem. É nesta conjuntura que se firma a necessidade de financiamento para a ação evangelizadora nas missões ultramarinas, incumbência que recaíu nos oficiais do Rei, assistidos por um irmão jesuíta designado por "Sollicitator negotiorum Indiae et Brasiliae", cujo objetivo era assegurar o envio de missionários e fundos reais para as missões[26]. Em 1554, com a criação do Procurador de Portugal, a administração das províncias ultramarinas é alterada. De facto, é possível constatar a adoção de um modelo centralizado que atribui a este procurador a tarefa de gerir não só os assuntos do Reino, mas também os das províncias extra-europeias, servindo de elo de ligação entre Lisboa e as unidades missionárias além-mar. No entanto, à medida que esta teia de províncias se foi complexificando, tornou-se evidente a necessidade de um sistema igualmente especializado.

Foi neste contexto que foi criado o Procurador das Missões, permitindo uma gestão mais eficiente dos recursos e como resposta direta às necessidades transmitidas pelos jesuítas estabelecidos nas outras áreas geográficas ligadas ao Império Português. Entre o final do século XVI e o início do século XVII, e com a consolidação de uma ampla rede de ação que ligava os quatro continentes, verifica-se uma política de multiplicação que levou a que o ofício fosse subdividido em diferentes jurisdições geográficas. Assim sendo, no período da procuratura de Jorge de Gouveia (1614–1626), que assumiu os encargos relacionados com as missões asiáticas, é possível identificar ainda outros dois procuradores, que se ocupavam dos afazares da Província de Portugal e do Brasil.

Natural de Lisboa, Gouveia nasceu em torno de 1564 e foi admitido na Companhia de Jesus em 1592 na Índia após cerca de 20 anos como soldado, fazendo os votos a 22 de junho de 1594. Superior na Residência de Bendorá, partiu para Portugal em 1610[27] onde viria a assumir a pasta de "Procurador das Províncias da India Oriental" em 1614, substituindo o Padre Estevão de Castro (1575–1639). Saiu do cargo em 1626, aquando foi substituído pelo Padre António Freire (1587–c.1656) e viria a permanecer em Lisboa até 11 de abril de 1638[28]. Nesse ano embarcou novamente para a Índia, onde viria a falecer no ano de 1647, na casa professa de Goa. A sua carreira na procuratura transmite, em última instância, a agenda rigorosa que o procurador das missões tinha de cumprir e todo o sistema de finanças, contas, correspondências e circulação material e humana que tinha de viabilizar. Logo, desempenhou um papel essencial na organização logística das viagens marítimas, coordenando a partida e

[26] WICKI, Josef - Die Anfange der Missionsprokur der Jesuiten in Lissabon bis 1580, pp. 244-322.

[27] MACHADO, Diogo Barbosa – **Biblioteca Lusitana, Histórica, Critica e Chronologica**. Lisboa: Oficina de Ignácio Rodrigues, vol II, 1747, p. 807.

[28] WICKI, Ioseph - **Liste der Jesuiten – indienfahrer, 1541-1758**. Munster: Aufsätze zur Portugiesischen Kulturgeschichte, 1967, p.296.

a chegada dos missionários e assegurando a sua estadia, alimentação e provisões. Para além disso, era responsável pela preparação e envio de mercadorias e correspondência para a Ásia, garantindo que tudo chegava em segurança e devidamente documentado, enviando informações através de múltiplas rotas marítimas e terrestres. No campo económico, as suas contas oferecem um registo detalhado destas operações, incluindo despesas de alojamento, transporte, provisões e produtos enviados, como roupas, tecidos, livros e cartas aos superiores[29].

De acordo com as informações que transmite, Gouveia lidera ainda uma estrutura significativa enquanto procurador. Descreve no seu "Orçamento das contas das Província do Japão" a procuratura de Lisboa como um centro estratégico no tráfego de produtos e pessoas, sustentado por uma sólida estrutura administrativa. Neste contexto, merecem destaque o Colégio de Santo Antão-o-Novo, onde o procurador residia, e a loja da procuratura, localizada no Beco dos Açúcares, na zona dos Remolares, atual Cais do Sodré.

Santo Antão-o-Novo assumia-se como uma zona crucial, tanto para o alojamento de missionários que aguardavam o embarque para as missões na Ásia Oriental, como para a comunicação com a hierarquia da Companhia. No âmbito comercial, a loja da procuratura era o principal espaço de ação do procurador, onde se armazenavam bens e se resolviam negócios ligados à procuratura. Estratégicamente posicionada, a loja ficava próxima da zona da Boavista, onde ancoravam as armadas para a Índia e outras regiões ultramarinas, facilitando o planeamento logístico de chegada e envio de missionários. Além disso, a proximidade com zonas nucleares da Companhia e o cosmopolitismo de Lisboa eram essenciais para as missões e para a interação com redes comerciais, como o caso da contiguidade com a Casa da Índia.

1.2. O Procurador Provincial e Vice-Provincial e o quadro biográfico do Padre Manuel Borges

Articulados aos procuradores das missões em Lisboa, encontravam-se os procuradores provinciais e vice-provinciais, estacionados nos principais pontos da Assistência Portuguesa: Goa, Malaca, Macau e no interior das missões da China e Japão. Como notava o próprio Borges, em carta para o Padre Geral Muzio Vitelleschi, as tarefas destes procuradores certificavam volume de trabalho similar ao que encontramos nos cargos da primeira tipologia[30]. Desta forma, também será recorrente localizar nas fontes passagens que sublinham a grande importância do Procurador Provincial, muitas vezes descrito até como "a segunda pessoa da Prouincia e todos dependem delle por todas as casas se prouerem dessa Procuradoria e por isso he necessário que o Procurador seja pessoa de muitas partes"[31].

---

[29] *Orçamento das contas da Província do Japão enviadas ao Padre Geral, Claudio Acquaviva, realizadas pelo Padre Jorge de Gouveia*, ARSI, Jap.Sin 25, fls. 49-60.

[30] Carta do P. Manuel Borges ao Padre Geral Muzio Vitelleschi, 20/11/1618, ARSI, Jap.Sin 34-I, fl.148.

[31] Carta do Visitador Francesco Pasio ao Padre Geral Claudio Acquaviva sobre a nomeação do P. Carlo Spínola para a Procuratura do Japão, Nagasáqui, 15/03/1612, ARSI, Jap.Sin 15-I, fl. 139.

Não obstante, destaquem-se as características *suis generis* que os procuradores em Macau e no interior da missão chinesa e japonesa assumiam. De facto, como o Padre João Rodrigues *Tçuzu* menciona no seu Regimento para o Procurador do Japão (1629), aquele que estava estabelecido na Ásia Oriental diferenciava-se

> por ser hum puro negoceador, he muito differente do das outras Provincias: tem muita necessidade de differente talento, differentes ordens, differente meneyco sob pena de padecer sempre muito esta Prouincia que tanto depende do temporal, e este tanto depende do Procurador[32].

Neste âmbito, a participação dos jesuítas no comércio da seda e da prata vem justificar per se a referida distinção destes procuradores face aos restantes. Cumprindo as obrigações inerentes ao seu cargo, o Procurador passava a ser o garante que adapta a missão evangelizadora da Companhia à realidade político-secular. A sua atividade era orientada segunda as normas e instruções em forma de "Regimentos" e "Memoriais" que os seus superiores hierárquicos redigiam com o objetivo de guiar a sua atividade, ainda que fossem comuns os casos de adaptação às circunstâncias que se iam colocando no caminho do seu ofício. Toda esta atividade económica e financeira, é estabelecida consoante a complexificação que as missões da China e do Japão iam assumindo, sobretudo entre o final do século XVI e o decorrer do século XVII. Já em 1591, o Visitador Alessandro Valignano (1539–1606) escrevia nas "Regras do Procurador do Japão" que, fundamental para o procurador era

> hum livro no qual estava primeiramente o regimento do seo ofício e depois terá o rol de todas as rendas que Japão tem assim em Espanha do Sumo Pontífice, como na India, Malaca, e China e em Jappão e juntamente o que costuma a render a cada couza destas[33].

Tendo em vista a sua participação nos mercados e o conhecimento que devia apresentar no campo dos negócios, este livro continha ainda

> hum Rol das couzas do provimento e mais couzas que cada ano costumão a vir da China para que para [a]hi os Superiores e Procuradores do Japão se possão governar acrescentando diminuindo, ou mudando, o que parecer muito necessário[34].

De forma a garantir uma situação económica favorável, estes procuradores deveriam ainda manter um outro livro que abrangesse as dívidas existentes e os empréstimos efetuados, assim como os gastos anuais da respetiva província. Todo este processo de controlo financeiro

---

[32] "Couzas que podem servir para os Procuradores", Macau, 1629, BAJA, 49-V-8, fl. 635.

[33] LEITÃO, Ana Prosérpio – **Do trato português no japão: presenças que se cruzam: (1543-1639).** Lisboa: Universidade Clássica Lisboa, 1994. Tese mestrado História da Expansão Portuguesa, p. XXXII.

[34] *Ibid.*

era bastante desgastante para o indivíduo à frente do cargo. Isto deve-se, precisamente, à parte considerável de tempo que estes despendiam nos negócios da procuratura, como desabafa em 1624 o P. João Rodrigues "a verdade he, que muitas vezes por virem tarde dos negocios muitas vezes ficão ou sem jantar, ou sem cear, e não ha quem tenha conta com isso, como he regra"[35].

É justamente nesta categoria que se insere a carreira do Padre Manuel Borges, natural de Évora e membro da Companhia desde 1600. A 29 de março de 1608 embarca em Lisboa, em direção à Ásia a bordo da *Nossa Senhora do Vencimento*, iniciando uma carreira de missionação e, depois, como procurador[36]. Tem um percurso na missão japonesa até 1615, altura em que vai para Macau. Assumiu em agosto de 1616 a pasta de Procurador do Japão, substituíndo o Padre Manuel Barreto (1563–1620). A sua carreira é marcada pela conjugação das atividades já descritas que recorrentemente reacíam no cargo que ocupava e pela situação política existente, com a crescente preseguição dos missionários em território japonês. Neste sentido, descreve a sobrelotação existente na procuratura de macau, com a chegada de missionários desterrados[37].

Particularmente interessante no trajeto da sua chegada à procuratura de macau, é o facto do processo de transição de procuradores entre Manuel Barreto e Manuel Borges apresentar traços de um cuidado especial por parte do padre que cessava funções. Este dado é demonstrado, sobretudo, pela redação de um "Memorial"[38], testemunho da preocupação de Barreto em fornecer, ao novo procurador, elementos que garantissem o conhecimento pormenorizado da configuração da procuratura e, por conseguinte, a continuação de um trabalho positivo para a missão. À semelhança da procuratura de Lisboa, a de Macau assumia-se como um espaço crucial para o tráfego de produtos, pessoas e bens para as missões, sendo que no período de Manuel Borges, estava sediada no interior do Colégio de Macau, contando com três escritórios, dois para os procuradores da China e do Japão aí estabelecidos e outro que tinha pertencido ao Visitador Francisco Pasio (1554–1612).

De um modo geral, reconhecendo a procuratura enquanto espaço de contabilidade das missões[39], de resposta às necessidades estruturais da vice-província da China e da província do Japão, de planeamento da logística associada à chegada, permanência e envio de missionários e, ainda, de passagem e troca de múltiplos produtos, bens e correspondências, Borges espelha o que se experienciava, à época, em Macau. Grosso modo, um notório crescimento sustentado pela sua contínua consolidação enquanto foco de atividade missionária e porto de comércio internacional[40].

---

[35] PENALVA, Elsa; LOURENÇO, Miguel Rodrigues (eds.) – Fontes para a história de Macau no século XVII, p. 362.

[36] WICKI, Joseph - **Liste der Jesuiten – indienfahrer, 1541-1758**. Munster: Aufsätze zur Portugiesischen Kulturgeschichte, 1967, p. 286.

[37] Carta do P. Manuel Borges ao Padre Geral, Muzio Vittelleschi, Macau, 20/11/1617, ARSI, Jap.Sin 34, fl. 152.

[38] *Memorial das couzas da Procuratura desta Provincia, com Padre Manuel Barreto entregou, hindo se para Japão em Agosto de 1616. ao Padre Manuel Borges seo soucessor na Procuratura*, Macau, 08/1616, BAJA, 49-V-5, fls. 196-205v.

[39] COUTINHO, Maria João Pereira – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII**. XXIII Congreso Nacional de Historia del Arte**. (2021), p. 1273–1283.

[40] ALVES, Jorge dos Santos – To Beijing: Macao's diplomacy with the Ming Dynasty (1600-1633). In BARRETO, Luís Filipe – **Macau during the Ming Dinasty**. Lisboa: CCCM, 2009, pp. 56-67.

1.3. O Procurador dos Colégios e o perfil do Procurador Jesuíta

Contrastando com os procuradores das missões e com os provinciais e vice-provinciais, pelo confinamento da sua ação em torno das residências, identifica-se a última tipologia em análise – o Procurador do Colégio. Dauril Alden descreve as suas atividades, mais uma vez, referindo-se ao trabalho em torno dos exigentes registos burocráticos, incluindo contas, licenças, documentos legais e cartas envolvendo a administração jesuíta, inclusive do próprio Padre Geral. Simultaneamente, em casas de maior envergadura, a par da articulação com a rede de procuradores referida, esta tipologia insere-se numa estrutura que os interligava com os ministros e compradores[41]. Em última instância, é o elemento local desta rede com implicações regionais e globais, sendo das suas principais responsabilidades encaminhar as verbas adquiridas para a sua Residência e transmitir as suas operações aos seus superiores hierárquicos.

No fundo, toda esta rede é composta, portanto, por índividuos altamente capazes e orientados para viabilizar uma rede de operações internacional, fazendo levantar a questão: Até que ponto não existiria um "perfil de procurador" requerido pela hierarquia jesuíta? Aqui, mais uma vez, os "Regimentos" e "Memoriais" assumem particular destaque pois são testemunhos das tentativas sistemáticas de estabelecer um modelo ideal de procurador. Ademais, são documentos que atestam o controlo administrativo praticado pela Companhia, pois neles definiam-se funções, responsabilidades e, até, áreas de atuação. Não obstante, também as cartas dos missionários, Superiores e Visitadores vão deixando traços deste perfil, como o caso da missiva escrita por Francesco Pasio para o Padre Geral Claudio Acquaviva (1543–1615), a 15 de março de 1612. Nela, justificando a nomeação do Padre Carlo Spínola para a procuratura do Japão, dá-nos indícios genéricos do perfil que se pretende num procurador, nas quais se destaca "talento e inclinação" natural, assim como robustez física e mental para suportar um ofício que "consumia na saúde corporal"[42]. Por sua vez, este talento deve ser aliado a uma grande experiência nos diversos campos da atividade. Em primeiro lugar, maturidade na esfera dos negócios. Sendo um negociador puro, o procurador devia ser versado no diálogo e nos protocolos vinculados ao comércio, tendo conhecimentos associados ao valor dos diferentes produtos nas feiras, nomeadamente prata e seda[43].

Considerando a natureza deste ofício, com grante marca comercial e negocial, o procurador deveria ser cuidadoso pois "hé prohibido aos homens religiozos e a nos outros da Companhia por nossas constituiçoens"[44], bem como resiliente e rigoroso, apresentando todos os registos de contas e operações efetuadas, pois só com isso conseguia garantir que a suas ações eram efetuadas em prol das missões e não para proveito individual. Este aspecto era fundamental, o que terá contribuído, como verificado, para muitos dos procuradores

[41] ALDEN, Dauril – **The Making of an Enterprise**, p. 309.

[42] Carta do Visitador Francesco Pasio ao Padre Geral Claudio Acquaviva, Nagasáqui, 15/03/1612, ARSI, Jap.Sin 15-I, fl. 139

[43] Couzas que podem servir para os Procuradores", Macau, 1629, BAJA, 49-V-8, fl. 636.

[44] LEITÃO, Ana Prosérpio – **Do trato português no japão**, p. XL.

permanecerem longos períodos no cargo ou outros serem rapidamente retirados do ofício. Encontramos, portanto, inúmeras referências a fólios e até livros de contas, tais como as informações que chegaram até nós do Padre Manuel Borges. As suas "Listas de receita" terminam, primeiro, com um resumo pormenorizado do "numero das peças por conta da Companhia tão somente repartidas em 20 cayxões pelos 6. navios", e, segundo, com um "rol dos preços de couzas que se mandam" para o Japão. Concomitantemente, a prudência do Procurador afirma-se enquanto parte nuclear do seu leque de competências, não devendo apresentando grandes condições sociais e materiais, ao mesmo tempo demonstrava traços de cuidado com o seu espaço de trabalho. Mais especificamente, com a evolvência dos seus companheiros nos negócios, não fiando "as chaves donde tem prata, papeis, e livros de importancia, e couzas de preço" a moços, dógicos[45] que sabem ler, muito menos a irmãos que a podem cobiçar[46].

Finalmente, deve ser um homem de confiança, que saiba os referidos 'secretismos' próprios do ofício, devendo ter também muita paciência pois "he trabalho sofrivel: pois se seguem desconfianças com infinitos desgostos, alem dos enfadamentos, que officio tão trabalhozo, e enfadonho traz consigo"[47].

2. Sistema de financiamento à escala global: rede de informação e o tópico da "corrupção" nas contas dos procuradores da Ásia Oriental

Do que antecede, o Procurador da Companhia de Jesus deve ser considerado, no Período Moderno, como uma figura crucial para a presença global da ordem. A sua atividade no campo financeiro obrigava-o a gerir capitais oriundos de diferentes fontes de rendimentos, administrando uma complexa rede de articulação entre a Eurásia, África e América. Parte fundamental do seu trabalho era o controlo e gestão do dinheiro, *modus operandi* conectado ao sistema de financiamento desenvolvido e continuamente aperfeiçoado pela Companhia. Relevante para este artigo, como foi demonstrado no estudo da rede de procuradores, é o facto da sua organização económica ter sido ajustada de acordo com a conjuntura da primeira fase da globalização, ao mesmo tempo que se impunha refletir sobre a dicotomia de bom cristão/bom mercador[48], papéis associados ao ofício de procurador.

De acordo com os três documentos em análise – "Orçamento da Província do Japão" (1626)[49] redigido por Gouveia e as "Listas de Receita e Despesa da Província do Japão" dos

[45] "Couzas que podem servir para os Procuradores", Macau, 1629, BAJA, 49-V-8, fl. 640.

[46] "Regimento para o Procurador da ViceProvincia da China, que rezide em Hamcheu", BAJA, 49-V-7, fls. 309v.

[47] "Couzas que podem servir para os Procuradores", Macau, 1629, BAJA, 49-V-8, fl. 645.

[48] DECOCK, Wim – Knowing Before Judging. Law and Economic Analysis in Early Modern Jesuit Ethics. **Journal of Markets and Morality**. Vol. 21 (2018), p. 312.

[49] *Orçamento das contas da Província do Japão enviadas ao Padre Geral, Claudio Acquaviva, realizadas pelo Padre Jorge de Gouveia*, ARSI, Jap.Sin 25, fls. 49-60.

anos de 1617[50] e 1618[51] –, conseguimos recuperar a ideia de uma estrutura económica que sustentava as missões da Ásia Oriental. Particularmente interessante no caso destes documentos é o facto de possibilitarem reconstruir redes de articulação e identificar práticas de registo das finanças das províncias da China e do Japão, com fluxos de informação contabilística enviados de Lisboa para Goa, de Goa para Macau, de Macau para Lisboa, de Lisboa para Madrid – sede do Procurador de Corte durante a União Ibérica – e de Madrid para Roma. Este protocolo de escrita, comunicação e partilha de informação era essencial, garantindo que os diversos segmentos da ordem, desde o Padre Geral ao Procurador estabelecido em Lisboa, tivessem conhecimento do estado económico das missões chinesa e japonesa com relativa regularidade.

Pese embora uma análise focada nos colégios italianos, Paolo Quattrone chama ainda a atenção para o facto destes registos incluírem, por um lado, traços tipicamente medievais de conservação de memória e, por outro, inovações modernas centradas no método pelo qual essa memória é registada e conservada[52]. Neste sentido, estes fólios de contas são compostos tendo em conta a credibilidade que o procurador pretendia conferir à sua narrativa face às operações que conduziu, certificando-se que justificava os negócios praticados em nome da atividade espiritual. Logo, quer Jorge de Gouveia, quer Manuel Borges, incluem todo o tipo de informações nas suas contas: quem participou nas transações; qual foi o volume efetuado; qual o montante envolvido; com que objetivo[53].

No que concerne ao método utilizado para a composição destas contas, tome-se em consideração dois tópicos fundamentais. Em primeiro lugar, uma divisão tripartida destes fólios que se assumem *Summa Summarium*, ou seja sumários dos livros de contas guardados nas respetivas procuraturas. Esta tipologia, constituindo-se como resumos, garantiam o fluxo sistemático de cópia e envio de relatórios financeiros, contendo: i) um *Exordium*, cumprimento ao leitor; ii) *Narratio*, descrição das contas fazendo passar a transparência das mesmas e, por conseguinte, das operações realizadas; e iii) um *Peroratio*, que concluía o relatório com um argumento conclusivo e o balanço das finanças[54]. Por outro lado, estas contas apresentam a utilização do método de entrada simples no registo das contas. Baseia-se na anotação direta das transações financeiras, sem um sistema complexo de dupla entrada, como viria a ser adotado posteriormente.

Esta preocupação em torno da credibilidade das contas dos procuradores das missões da China e do Japão encontrava-se conectado aos códigos éticos e morais que prevaleciam na

[50] *Contas do Padre Manuel Borges desta Procuratura de Macau,* Biblioteca da Ajuda, Jesuítas na Ásia, Códice 49-V-7, fls. 101-110.

[51] *Receita desta Procuratura de Japão em Macau desde primeiro de setembro de 1617 até o fim de Agosto de 1618*, Biblioteca da Ajuda, Jesuítas na Ásia, Códice 49-V-7, fls. 127-142.

[52] QUATTRONE, Paolo – **Books to be practiced**, p. 92.

[53] AHO, James – **Confession and Bookkeeping: The Religious, Moral, and Rhetorical Roots of Modern Accounting.** State University of New York Press, 2012, p. 64.

[54] *Ibid.*, p. 65-67.

Europa moderna. Sobretudo no caso de homens religiosos o acumular de capital e o *negotio* eram práticas contestadas, quer pela saúde espiritual de quem as realizava, como também pela prática disruptiva que se demonstrava para a proclamada união cristã. No caso das missões chinesa e japonesa os maiores riscos associados eram a concretização de maus negócios que rompessem apoios locais e redes de contacto com figuras influentes na região.

Por fim, o último grande tópico deste artigo assume-se como uma abordagem inédita que tenho vindo a lançar sobre as contas dos procuradores jesuítas: a corrupção. Enquanto fenómeno, como destaca Richard-Torra Prat, esta matéria é complexa e a historiografia carece ainda de melhores definições para compreendermos todas as suas implicações. Apesar das dificuldades conceptuais destas questões, Prat destaca que o factor decisivo para determinar o que constitui, ou não, práticas corruptas em sociedades, instituições ou grupos são as respetivas construções sociais nos contextos históricos específicos[55].

No caso da documentação mencionada, os exemplos em estudo envolvem essencialmente práticas que possam questionar a dimensão moral, administrativa e institucional dos procuradores enquanto membros de uma ordem religiosa. O caso mais paradigmático desta realidade surge nas contas de Jorge de Gouveia onde se regista a receção de fundos provenientes das missões da Ásia Oriental, enviados pelo Padre Bartolomeu de Sequeira (1567–1622), procurador em Goa. Sequeira solicita que uma parte do montante seja entregue à sua mãe, justificando o seu estado de pobreza. Este caso ilustra um dilema: por um lado, a ação jesuíta sustenta-se na prática da caridade, o que justifica o facto de Gouveia atender o pedido solicitado. Por outro lado, a Companhia de Jesus impunha a renúncia aos laços familiares dos seus membros o que cria um conflito entre a prática da caridade e o cumprimento das normas institucionais. Este caso exemplifica, portanto, a tensão entre as responsabilidades pessoais e as obrigações desta estrutura jesuíta, levantando questões sobre até que ponto os princípios da ordem conseguiam efetivamente prevalecer sobre os interesses individuais ou necessidades imediatas dos seus membros.

Considerações finais

De acordo com as páginas anteriores, este artigo pretendeu demonstrar a importância do Procurador jesuíta para a rede de missões da Assistência portuguesa, mais concretamente aqueles que estavam ao serviço da missão chinesa e japonesa. Figura experiente, amadurecia pelo contacto *in loco*, assumia diversas funções, sobretudo económico-financeiras, que garantiam o funcionamento e sustento da Província do Japão e Vice-Província da China. Pese embora a centralidade ocupada na rede internacional entre Lisboa e os Mares da China, continuam a demonstrar lacunas significativas na historiografia e estudos sistemáticos que

[55] TORRA I PRAT, Ricard; PUBILL-BRUGUÉS, Joan; BRENDECKE, Arndt (eds.) – **Corruption, anti-corruption, vigilance, and state building from early to late modern times**. Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge, 2025, p. 4.

clarifiquem as suas práticas de administração. Inserido no projeto "Procuradores Jesuítas da Ásia Oriental", este estudo espelha os esforços do meu doutoramento em alterar este vazio. Por outro lado, pretende igualmente lançar novas linhas de estudo sobre as suas práticas de contabilidade e financiamento, de modo a compreender a estrutura económica que garantia a preservação das missões ultramarinas.

Em suma, a análise destas práticas e, ainda, do tópico da corrupção, revela uma interligação complexa entre a gestão financeira, os modelos de administração jesuíta e as implicações morais de tarefas temporais no procurador, enquanto homem religioso. Por sua vez, enquanto o sistema de fluxo contabilísitco se apresenta como mecanismo essencial de controlo, a corrupção coloca desafios de análise sobre a integridade destes registos enquanto fontes históricas. Logo, refletir sobre o papel destes procuradores, a partir dos casos de Jorge de Gouveia e Manuel Borges no financiamento das províncias, implica compreender as suas particularidades e necessidades específicas, articulando-as tanto às dinâmicas regionais como à estratégia global da Companhia. Só dessa forma é possível interpretar os métodos adotados em cada contexto, inseri-los na dimensão mais ampla da ordem e compreender a sua finalidade: a contínua expansão e consolidação da Cristandade.

BIBLIOGRAFIA

AHO, James – **Confession and Bookkeeping: The Religious, Moral, and Rhetorical Roots of Modern Accounting**. State University of New York Press, 2012.

ALDEN, Dauril – **The Making of an Enterprise: The Society of Jesus in Portugal, Its Empire, and Beyond, 1540-1750**. Stanford University Press, 1996.

ALVES, Jorge dos Santos – To Beijing: Macao's diplomacy with the Ming Dynasty (1600-1633). In BARRETO, Luís Filipe – **Macau during the Ming Dinasty**. Lisboa: CCCM, 2009, pp. 56-67.

BAILYN, Bernard; DENAULT, Patricia L. (eds.) – **Soundings in Atlantic history: latent structures and intellectual currents, 1500 - 1830.** Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press, 2009.

BANCHOFF, Thomas; CASANOVA, José V. – **The Jesuits and globalization: historical legacies and contemporary challenges**. Washington (D.C.): Georgetown university press, 2016.

BORGES, Charles J. – **The Economics of the Goa Jesuits, 1542-1759: An Explanation of Their Rise and Fall.** Concept Publishing Company, 1994.

COSTA, João Paulo Oliveira e – **O Cristianismo no Japão e o Episcopado de D. Luís Cerqueira.** Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1998. Tese de Doutoramento em História, especialização em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa.

COUTINHO, Maria João Pereira – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII**. XXIII Congreso Nacional de Historia del Arte**. (2021), p. 1273–1283.

DECOCK, Wim – Knowing Before Judging. Law and Economic Analysis in Early Modern Jesuit Ethics. **Journal of Markets and Morality**. Vol. 21 (2018), p. 309–330.

FINDLEN, Paula – **Empires of knowledge: scientific networks in the early modern world**. Abingdon, Nova Iorque: Routledge, 2019.

LEITÃO, Ana Prosérpio – **Do trato português no japão: presenças que se cruzam: (1543-1639)**. Lisboa: Universidade Clássica Lisboa, 1994. Tese mestrado História da Expansão Portuguesa.

MACHADO, Diogo Barbosa – **Biblioteca Lusitana, Histórica, Critica e Chronologica**. Lisboa: Oficina de Ignácio Rodrigues, vol II, 1747.

NELLES, Paul – Cosas y cartas: Scribal Production and Material Pathways in Jesuit Global Communication. **Journal of Jesuit Studies**. n.º 2 (2015), p. 421–450.

PINA, Isabel Murta. "Negócios da China e do Japão. Os Procuradores das missões jesuítas da Ásia Oriental". In WUCHERER, Pedro Omar Svriz (ed.) - **Crucifijos y mercaderías: Jesuítas y economía em los imperios ibéricos, siglos XVI-XVIII**. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2024, pp. 31-53.

PINA, Isabel Murta – **Jesuítas chineses e mestiços da missão da China (1589-1689)**. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2011.

PINA, Isabel Murta – **Os Jesuítas em Nanquim: 1599-1633.** Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2008.

PEREIRA, Diogo Reis – **Procuradores Jesuítas em Macau: redes de contacto e transferências materiais na primeira metade do século XVII**. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2024. Dissertação de Mestrado em História, especialização em História Moderna e dos Descobrimentos Portugueses

QUATTRONE, Paolo – Accounting for God: accounting and accountability practices in the Society of Jesus (Italy, XVI–XVII centuries). **Accounting, Organizations and Society**. Vol. 29, n.º 7 (2004), p. 647.

QUATTRONE, Paolo – Books to be practiced: Memory, the power of the visual, and the success of accounting. **Accounting, Organizations and Society**. Vol. 34, n.º 1 (2009), p. 85–118.

THANH, Hélène Vu – Poverty, finances and evangelization: the case of the Jesuit mission in Japan (16 th -17 th centuries). **Bulletin of Portuguese/Japanese Studies**, II, 5, 2022, pp. 29-45.

THANH, Hélène Vu; ŽUPANOV, Ines G. – **Trade and Finance in Global Missions (16th-18th Centuries)**. Leiden: Brill, 2020.

TORRA I PRAT, Ricard; PUBILL-BRUGUÉS, Joan; BRENDECKE, Arndt (eds.) – **Corruption, anti-corruption, vigilance, and state building from early to late modern times**. Abingdon, Oxo, Nova Iorque: Routledge, 2025.

WICKI, Joseph - **Liste der Jesuiten – indienfahrer, 1541-1758**. Munster: Aufsätze zur Portugiesischen Kulturgeschichte, 1967.

WICKI, Josef - Die Anfange der Missionsprokur der Jesuiten in Lissabon bis 1580. **Archivum Historicum Societatis Iesu,** Vol. XL, Fasc. 79 (1971), pp. 244-322.

AGASALHAR MERCADORIA E PROVER VIAGEM ENTRE OS SÉCULOS XVI E XVIII. OS DESEMPENHOS DO PROCURADOR DAS MISSÕES E DOS CONSTRUTORES NAVAIS JESUÍTAS NO BRASIL

Maria João Pereira Coutinho[1]

Resumo

Considerando que a presença dos jesuítas no Brasil passou pelo provimento das suas casas, mas também por atenderem aos desejos de beneméritos da Companhia de Jesus, expedindo diversos produtos, não é de estranhar que estes mediadores também estivessem envolvidos nos assuntos do mar. A ligação entre os jesuítas e o oceano fica atestada pelo facto de integrarem coadjutores que desempenharam funções de pilotos e construtores navais. Esta informação não pode deixar de ser cruzada com as diversas expedições marítimas em que participaram, como as de Guanabara, Paraíba e Maranhão (entre 1555 e 1624). Por outro lado, ainda no mesmo quadro de ligação ao mar, sabe-se que a Companhia de Jesus teve as suas embarcações, muitas vezes construídas com madeiras das suas explorações agrícolas, para não depender da boa vontade dos governadores das capitanias, uma vez que a necessidade de visitar e prover colégios em determinadas épocas nem sempre coincidia com os movimentos da armada da costa. Existindo, pois, uma estreita relação entre o desempenho dos procuradores das missões, no que concerne à expedição e recepção de produtos, e as estruturas navais, importa reconhecer algumas dinâmicas produzidas, quer no caso da Província do Brasil, quer no caso, mais tardio, da Vice-Província do Maranhão e Grão-Pará. Pretende-se com este estudo, aprofundar o conhecimento sobre os procedimentos e essas dinâmicas, explicando o sucesso que a Companhia de Jesus teve na expedição e recepção de produtos.

Palavras-chave: Brasil; Época Moderna; Companhia de Jesus; Procuradores; Circulação de bens

[1] Investigadora do Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / IN2PAST – Laboratório Associado para a Investigação e Inovação em Património, Artes, Sustentabilidade e Território e Académica Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências da Academia de Marinha.

Abstract

Considering that the presence of the Jesuits in Brazil involved not only providing for their houses, but also attending to the wishes of benefactors of the Society of Jesus by dispatching various products, it is not surprising that these mediators were also involved in maritime affairs. The connection between the Jesuits and the ocean is confirmed by the fact that they were coadjutors who worked as pilots and shipbuilders. This information can be cross-referenced with the various maritime expeditions they took part in, such as those to Guanabara, Paraíba and Maranhão (between 1555 and 1624). On the other hand, still within the same framework of the connection to the sea, we should include the fact that it is known that the Society of Jesus had its own vessels, often built with wood from their farms, so that they didn't depend on the goodwill of the governors of the captaincies, since the need to visit and provide colleges at certain times didn't always coincide with the movements of the "armada da costa". Having proven, based on the above, the existence of a close relationship between the performance of the mission procurators in terms of shipping and receiving products and the naval structures, it is important to recognise some of the dynamics produced, both in the case of the Province of Brazil and in the later case of the Vice-Province of Maranhão and Grão-Pará. Therefore, this study aims to deepen our knowledge of these procedures and dynamics, explaining the success that the Society of Jesus had in shipping and receiving goods.

Keywords: Brazil; Early Modern Period; Society of Jesus; Procurators; Circulation of goods

Notas prévias

Entre as diversas funções desempenhadas pelos membros da Companhia de Jesus, na sua primeira fase, surge o amplo cargo de procurador das missões, cujas áreas de actuação e funções evoluíram de acordo com o desenvolvimento das províncias e com o facto de estes agentes culturais serem responsáveis por uma ou mais áreas administrativas[2].

Dentro desse vasto ofício, cujo responsável máximo foi o procurador-geral da missão[3], imediatamente sucedido pelo procurador da província, surgem também os procuradores dos colégios, afectos unicamente a esses espaços, e os ajudantes de procuradores[4]. Essa especificidade de procuradores dos colégios (espalhados por diversas províncias) não limitou estes gestores a residirem e trabalharem só nessa tipologia arquitectónica. Aliás, hoje sabe-se que também existiam procuradores e espaços próprios para os mesmos nas casas professas e em algumas residências de menores dimensões da Assistência Portuguesa[5].

No contexto da Província do Brasil e mais tarde na Vice-Província do Maranhão e Grão-Pará observou-se, em diversas fontes primárias e secundárias, a existência de professos e de coadjutores temporais que desempenharam a função de procuradores dessas províncias ou missões, mas também de procuradores que foram simultaneamente designados por administradores, ou que acumularam esse cargo[6]. Tal possivelmente sucedeu por estarem

---

[2] O estudo que temos vindo a desenvolver sobre os procuradores das missões tem por base a investigação que se iniciou no projecto *Res Sinicae. Base digital de fontes documentais em latim e em português sobre a China (séculos XVI-XVIII). Levantamento, edição, tradução e estudos* [PTDC/LLT-OUT/31941/2017], do Centro de Estudos Clássicos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, coordenado por Arnaldo do Espírito Santo e Cristina Costa Gomes, e financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia, I.P.. Os resultados dessa investigação podem ser consultados em: https://www.ressinicae.letras.ulisboa.pt. Actualmente, essa linha de investigação está a ser prosseguida nos trabalhos desenvolvidos no âmbito dos projectos: *Barroco-Açu. A América Portuguesa na Geografia Artística do Sul Global* [FAPESP- 2021/06538-9] e *Procuradores Jesuítas das Missões da Ásia Oriental. Negócios, Materialidades, Redes e Intercâmbios Globais no Período Moderno* [CCCM-ID/L1/2024].

[3] Este cargo não deve ser confundido com o de procurador eleito nas Congregações Provinciais, encarregue de levar a Roma periodicamente os postulados dessas congregações.

[4] Sobre este assunto consulte-se o trabalho pioneiro de WICKI, Josef – Die Anfänge der Missionsprookur der Jesuiten in Lissabon bis 1580. In **Archivum Historicum Societatis Jesu**, Vol. XL, 1971, pp. 246-322 e a obra de ALDEN, Dauril – **The Making of an Enterprise. The Society of Jesus in Portugal, Its Empire, and Beyond, 1540-1750**. Stanford: Stanford University Press, 1996.

[5] Acerca deste tema, no âmbito da Assistência Portuguesa, consultem-se algumas das investigações mais recentes: COUTINHO, Maria João Pereira – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII: dois casos de estudo. In **Universitas. Las Artes Ante El Tiempo**. Salamanca: Universidad de Salamanca; Diputación de Salamanca (Serie Coediciones y colaboraciones, n.º 41), 2021, pp. 1273-1283, PEREIRA, Diogo Alexandre Reis – **Procuradores Jesuítas em Macau: redes de contacto e transferências materiais na primeira metade do século XVII**. Dissertação de Mestrado em História, especialização em História Moderna e dos Descobrimentos, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2024, JESUS, Maria Leonor Meca Pratas Duarte de – **A Procuradoria Jesuíta em Macau: Uma agência global na transição Ming-Qing (1620-1680)**. Dissertação de Mestrado em História, especialização em História Moderna e dos Descobrimentos, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2024 e PINA, Isabel Murta – Negócios da China e do Japão: os procuradores das missões jesuítas da Ásia Oriental. In **Crucifijos y mercaderías. Jesuitas y economía en los imperios ibéricos, siglos XVI-XVIII**. Madrid: Editorial Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, 2024, pp. 31-57.

[6] Dada a extensão do Brasil, esta área geográfica separou-se canonicamente da Província de Portugal em 1553. Todavia, o debate em torno da necessidade de dividir esta área em duas províncias, pela mesma razão, foi uma constante. Da Província do Brasil, foi separada a província da Baía e a Província do Rio de Janeiro, em 1751, bem como desanexada a Vice-Província do Maranhão e Grão-Pará, em 1727, que englobou a região norte do Brasil, substituindo a Missão do Maranhão.

circunscritos a um determinado espaço, que não o do colégio, mas antes o da residência ou da fazenda[7]. Deduz-se que essa circunstância resultou da especificidade do património que este instituto religioso possuía nesse território, bem como do facto de os administradores externos à Companhia de Jesus não estarem suficientemente elucidados sobre os regulamentos jesuítas[8].

Como se pode inferir em estudos mais recentes, ao procurador das missões e das casas jesuítas cabia, de um modo geral, prover os missionários e as residências e atender aos desejos de beneméritos da Companhia de Jesus, recepcionando e expedindo diversos produtos para esses fins[9]. Entre os vários bens que recebiam da Europa e de outras partes do mundo, contaram-se, numa primeira fase, aqueles destinados à missionação, como crucifixos, rosários, relicários, livros, ourivesaria sacra e alfaias têxteis, entre outros objectos. Num segundo momento, assistiu-se à integração de esculturas de madeira e marfim, de pinturas sobre cobre e tela, de estruturas retabulares de feição europeia, de painéis azulejares e de porcelanas[10]. Por outro lado, eram, por sua vez, remetidas para a Europa, e particularmente para a metrópole: madeiras, objectos de fibras vegetais, como esteiras, plumas, usadas em eventos efémeros, corantes para têxteis e produtos medicinais ou para consumo diário, como o açúcar[11].

Para o sucesso da transacção de todos esses produtos, no que se pode considerar uma complexa rede comercial, o conhecimento do território e a existência de transportes acessíveis foram essenciais, pelo que não é de estranhar que os procuradores estivessem em articulação com pilotos e com outros indivíduos ligados ao mundo náutico ou que pretendessem possuir uma frota própria. Essa estreita ligação implicava ainda a livre circulação e privilégios, como

---

[7] Foi realizado um primeiro levantamento sobre os procuradores, entre outros cargos, a partir das fontes recolhidas pelos historiadores jesuítas Francisco Rodrigues e Serafim Leite, no âmbito do seed-project *Uma História 'em construção'. Artistas e Artífices nos espólios de Francisco Rodrigues, S.J. (1873-1956) e de Serafim Leite, S.J. (1890-1969)*, do IHA/NOVA FCSH/IN2PAST, financiado por fundos nacionais através da FCT/MCTES (PIDDAC). Essa recolha foi publicada por Leonor Pratas em *Artistas e Artífices nas obras de Francisco Rodrigues, S.J. (1873-1956) e de Serafim Leite, S.J. (1890-1969)*. Lisboa: Instituto de História da Arte, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2023 (https://doi.org/10.5281/zenodo.10392197) e pode ser consultado em: sites.google.com/view/hist-em-construcao

[8] Actualmente sabe-se que a Companhia de Jesus no Brasil possuía grande diversidade de tipologias de espaços periurbanos, a saber: quintas, fazendas, chácaras ou roças; cf. ANDRÉ, Mônica Bertoldi – **Diálogos entre Mani e Narã: espaços vegetados em estabelecimentos jesuíticos na América portuguesa entre os séculos XVI e XVIII**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2024.

[9] JOAQUIM, Mariana Alliatti – O ofício do procurador geral das missões e a formação de redes sociais da Companhia de Jesus nas missões do Grão-Pará e Maranhão. In **Oficina do Historiador**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2014, pp. 1813-1831.

[10] Sobre este assunto atente-se às ideias expressas no capítulo "La pista de los objetos", de GRUZINSKI, Serge – **Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización**. México: Fondo de Cultura Económica, 2010, pp. 315-338, bem como aos estudos de MARTINS, Renata de Almeida – Vestigios Cifrados: Destrucción, Dispersión y Reconstitución del Patrimonio Jesuítico en los Estados de Rio de Janeiro y São Paulo. In **H-ART**, 3, 2018, pp. 215-252 e de ALCALÁ, Luisa Elena – "Fatiga, y cuidados, y gastos, y regallos...". Aspectos de la circulación de la escultura napolitana a ambos lados del Atlántico. In **Monográfico**, 5/9, 2017, pp. 64-181, entre outros.

[11] Veja-se para o caso do açúcar o estudo de ASSUNÇÃO, Paulo de – **Negócios Jesuíticos: o cotidiano da administração dos bens divinos**. São Paulo: Edusp, 2004 e para a plumária a investigação, mais recente, de OLIVEIRA, Gabriella Martins de – **Imaginários revestidos de plumas: a circulação global de plumária e a representação da américa a partir da "Procissão de Stuttgart"**. Trabalho final de graduação em Arquitetura e Urbanismo, apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2024.

a isenção de impostos. Acarretava também mecanismos para proceder à carga e descarga, bem como a posse de espaços próprios para o armazenamento de contentores[12].

Este estudo pretende dar a conhecer as funções dos procuradores das missões, no que concerne à expedição e recepção de produtos, enquanto se ia compondo uma estrutura naval no seio da Companhia de Jesus, na Província do Brasil e, mais tarde, na Vice-Província do Maranhão e Grão-Pará. Esse entendimento, que não só serve para melhor percecionar a presença desses produtos nos interiores dos edifícios jesuítas, como a sua presença nas casas de benfeitores e das elites ao serviço da Coroa Portuguesa, permite alargar a perspectiva que se está a moldar destes agentes e da sua importância no contexto da circulação de diversos produtos.

Assuntos de terra: os procuradores e o agasalho da mercadoria

O tema dos procuradores das províncias ou das missões, dos procuradores de colégios e dos administradores tem suscitado nos últimos anos o interesse da comunidade académica, pelas múltiplas competências que estes agentes da Companhia de Jesus tinham. Quer o procurador da província em Lisboa, quer o procurador destacado para as missões, ou ainda os procuradores dos colégios ou de outras casas, tinham como incumbência prover as casas que estavam debaixo da sua tutela com produtos que asseguravam a subsistência dos seus, bem como a responsabilidade de gerar receitas, necessárias para a manutenção das missões[13].

Se numa primeira fase da Companhia de Jesus, os procuradores se dividiam entre a gestão das Índias Ocidentais e das Índias Orientais, as especificidades que cada província acarretava conduziu a que cada província ou vice-província tivesse um procurador-geral na sede da Assistência e procuradores locais, que, por sua vez, delegavam poderes por casas. Confirma esta ideia a circunstância do padre Francisco Henriques (1526-1590) expressar em 1561: "Tenho, por ordem de Roma, o ofício de Procurador-Geral desta Província [de Portugal] e das três transmarinas, scilicet, Índia, Etiópia e Brasil, inclue-se Angola", acrescentando "Ao ofício de Procurador tocam os negócios (...). Também lhe tocam as provisões dos Colégios e casas desta Província e das outras três, que se fazem por via desta cidade; algumas, que aqui se negociam e compram; outras, que se mandam trazer de Flandres, França, Castela, África,

[12] Estas observações sobre os espaços de armazenamento decorrem das investigações realizadas no âmbito das procuraturas de Lisboa; cf. COUTINHO, Maria João Pereira – Do Colégio Almirantino à Procuratura das Missões (1705-1759): dois exemplos de arquitectura barroca ao serviço das missões ultramarinas (S.I.). In **Identidades y redes culturales - Congreso Internacional de Barroco Iberoamericano**. Granada: Universidad de Granada, 2021, pp. 935-943 e Correr "As Sete Partidas do Mundo": Testemunhos da Passagem de Produtos Globais pelas Casas da Companhia de Jesus de Lisboa. In **Crucifijos y mercaderías. Jesuitas y economía en los imperios ibéricos, siglos XVI-XVIII**. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2024, pp. 311-332.

[13] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938, pp. 131-148.

Algarves, etc."[14]. Este excerto prova também o domínio que os procuradores tinham de possuir sobre a circulação destas provisões e de outros bens.

Um dos muitos testemunhos que demonstra o quanto o aprovisionamento das casas jesuítas era fundamental, nesta fase de arranque da missionação no Brasil, é aquele constante numa carta de 31 de dezembro de 1562, onde se pode ler: "Para El Brasil estan de camino 4 dela Compañia (...) El Rey los mando proueer delo necessario para su viage y Embarcaçion en la noua capitanea. Tambien les mando dar 15 Vestimentas 13 frontales y noeue pannos de pulpito de diuersas colores de cedas - *f*- Tafeta; Cetin, y Damasco, con barras de tertiopelo y sus aluas manipulos y estolas para las Iglesias que alla an edificado los Padres dela Compañia y 18 caliçes de plata y 11 uestimentas comunes edificado los Padres dela Compañia y 18 caliçes de plata y 11 uestimentas comunes para Entre semana de Vn çierto paño que viene delas Indias con 11 frontales delo mesmo para las Iglesias mando se diessen campanillas y hierros para hazer hostias cruzes doradas y dio muchos corporales guardas y otras cosas necessarias Vltra destos ornamentos que S. A. a dado lleuan estos hermanos 7 vestimentas 3 frontales y vn panno de pulpito de ceda que los Padres de las Indias Embiaron para los del Brasil lleuan tambien pan*n*os para se vestiren los Padres que residen en aquellas partes"[15].

Outro dos casos que demonstra a estreita articulação que existia entre estes jesuítas e os produtos necessários e outros, aparentemente menos importantes para a subsistência dos missionários, é a lista de gastos anotados pelo padre Marçal Beliarte (1543–1596), Provincial do Brasil, em 1594. Embora não se trate de um livro de contas de um procurador[16], esse arrolamento contemplava as importâncias gastas com a aquisição de produtos de diversos locais, de que se destacam: madeiras da China, tecidos de Portalegre, biscoito de Portugal e colchas da Índia, bem como com a expedição de caixotes de açúcar, enviados para os colégios de Lisboa, Porto, Braga e Bragança e para a casa professa de São Roque[17]. Os bens elencados iam ao encontro do que se saber ter sido uma das tarefas dos procuradores: registar todos produtos que entravam e saiam das diversas casas jesuítas, conforme determinação do visitador Inácio de Azevedo (1526–1570), que também exerceu o cargo de procurador[18].

Entre as tarefas dos jesuítas que ocupavam estes cargos, independentemente de serem procuradores-gerais das missões ou procuradores das casas das missões, estava o cotejamento dos vários registos contabilísticos, a fim de detectarem possíveis incongruências. Tal parece ter

[14] ARSI, Lus 61, fl. 47: Informação de Francisco Henriques, de 8 de Novembro de 1561; publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo I, 1938, p. 132.

[15] ARSI, Lus 51, fls. 259 v.º-260: Carta quadrimestral da Casa de São Roque (Lisboa) para Diego Laynez; publ. por COUTINHO, Maria João Pereira – Entre Portugal e o Brasil: Cristóvão de Gouveia, S.J. (1542-1622) e a Arquitetura da Companhia de Jesus. In **Varia História**, 76, 2022, pp. 59-90.

[16] Acerca da importância destes livros consulte-se VERMOTE, Frederik – Jesuit account books and their role in connecting worlds. In **Mercantilism, Account Keeping and the Periphery-Coore relationship**. Routledge, 2018, pp. 11-31.

[17] ARSI, Bras 3(2), fls. 358-359: Lista de Marçal Beliarte para Pero Rodrigues (9 de Dezembro de 1594); publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo I, 1938, p. 146.

[18] ARSI, Bras 2, fl. 139: Visita do padre Visitador depois de aprovada pelo Geral (1566); publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo I, 1938, p. 145.

sucedido com o caso do procurador Paulo da Costa (1594–1649), que ocupou o cargo de procurador do Brasil em Lisboa, que solicita dois pareceres, um de 7 de Agosto de 1645 e outro de 18 de Setembro de 1646, sobre a importância que a Província do Brasil devia à Província Lusitana e acerca das diferenças existentes nas contas emitidas pelas duas Províncias[19].

Seguindo essa linha de pensamento, sobre a importância e a transparência das contas, deve-se mencionar a troca de correspondência entre Simão de Vasconcelos (1596–1671), procurador da Província do Brasil, e Jacinto de Magistris (1605–1668), visitador do Brasil, de que são exemplo duas cartas de 1662. A que é da autoria de Simão de Vasconcelos refere explicitamente que se devem averiguar "certos depósitos, que o Irmão Manuel Luís gastou sendo Procurador, e veja se hè bem os pague à Procuratura". Para que não haja mais mal-entendidos, sugere que lhe irá dar conta, assim que o visitador chegar, de "outros negocios particulares (...) de cousas que hão-de vir na frota"[20]. A missiva de Jacinto de Magistris menciona, por sua vez, outras preocupações, como a dos gastos que se faziam com os procuradores ultramarinos, que se detinham em Portugal por mais tempo do que era considerado necessário[21].

Em 1699, as contas da carga expedida para o colégio do Pará e registada; pelo padre João da Rocha (1654–1702), procurador-geral da Província do Brasil, também confirmam que se continuavam a assentar com algum rigor os bens e respectivos valores, assim como dão a conhecer a diversidade de produtos que se embarcavam. Aço de Milão, queijos flamengos e almudes de vinho de Carcavelos, possivelmente das duas quintas que as procuraturas do Brasil e da China possuíam nessa localidade[22], faziam parte deste rol, assim como os gastos pelo embarque, guardas e outras importâncias referentes à matalotagem[23]. Aliás, ao se verificarem as despesas do mesmo colégio do Pará, emitidas pelo procurador Miguel Cardoso (1659–1721), entre 1713 e 1715, constata-se que volta a ser contabilizado o frete de um navio que veio de Génova, mais o que se despendeu com a carga da nau do mestre José da Silva de Mesquita e com a carga que se fez na embarcação do mestre Manuel Fernandes Junqueira[24].

No rol de bens mencionados, numa carta que José Gomes envia para Domingos de Sousa, último procurador-geral do Brasil (?–depois de 1777), são referidos: uma caixa de tartaruga dourada, para o tabaco desse jesuíta, que diz ter expedido por via "do amigo Portella",

---

[19] ANTT, *Cartório dos Jesuítas*, Mç. 53, documento não identificado e não localizado; publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VIII, 1949, p. 182.

[20] ARSI, Bras 3(2), fl. 12; publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo IX, 1949, p. 181.

[21] ARSI, Bras 3(2), fls. 13-13v.º; publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo IX, 1949, p. 181.

[22] Essas quintas eram a de Nossa Senhora da Luz e a da Alagoa, conforme se refere nos autos de sequestro realizados em 1759; cf. AHTC, *Junta da Inconfidência*, Mç. 21, N.º 83; parcialmente publ. por GUERRA, Luiz Bivar – **Documentos para a História da Arte em Portugal**. Tomo 4. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1969.

[23] APP, Pasta 177, Letra KJ; publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo IV, 1943, pp. 381-383.

[24] APP, Pasta 177, Letra I; publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo IV, 1943, pp. 383-385.

a 1 de Junho de 1757, a partir de Igarapava[25]; uma frasqueira ou caixa para lascas de açúcar; e um caixote de cajus secos, que o padre Manuel Ribeiro Rocha, lhe enviou da Baía, em Dezembro de 1757. Estes dados permitem questionar se nesta altura o aprovisionamento das casas e a precisão das contas ainda se sobrepunham aos "negócios particulares" concertados em terra[26].

Por fim, importa destacar que, apesar de se saber mais sobre a qualidade dos produtos e sobre os problemas que a circulação de alguns bens gerava internamente, do que sobre a forma como os procuradores lidavam com alguns aspectos logísticos, vão surgindo detalhes muito significativos na investigação produzida. Eram naturalmente os procuradores que garantiam a madeira necessária e os estaleiros, assim como proporcionavam os meios imprescindíveis para a correcta descarga dos bens. Veja-se, a título de exemplo, os casos das fazendas de Tejupeba (em Sergipe de El-Rei) e de Camamu[27], ou do estaleiro de Santa Cruz, localizado nas margens do rio Guandu e próximo de uma mata rica em madeiras próprias para a construção de embarcações. Foi, aliás, deste local que saíram vários navios da Companhia de Jesus, como a já mencionada nau *Província,* apreendida na cidade do Rio de Janeiro na ocasião da expulsão daqueles religiosos do mundo português, em 1759[28].

Quanto aos aspectos inerentes à descarga de produtos, atente-se ainda à investigação de Lucy Maffei Hutter, que relata no seu estudo aspectos relativos à forma como se fazia o transporte da carga dos navios para as cidades e o inverso, dando a conhecer que o mesmo se efectuava por meio de "máquinas"[29]. Uma dessas "máquinas", de que chegaram a existir três no Brasil, era da Companhia de Jesus, e consistia em "dois grandes cilindros pelos quais passavam um cabo amarrado a uma carreta onde era colocada a carga (...). Ao pisarem nos cilindros, o cabo girava sobre o cabrestante; e, como a carreta não encontrava nenhum ponto de resistência, conduzido por um caixilho a ele agregado, elevava-se ou descia facilmente"[30].

Nesta fase da investigação, desconhece-se ainda se existiriam mecanismos idênticos, em outros portos, como Lisboa, Goa ou Macau. Também ainda não se avançou para o conhecimento que os jesuítas teriam destes mecanismos, por via do contacto com a tratadística, ou se foram mesmo responsáveis pelo desenho de algumas destas máquinas.

---

[25] ANTT, *Cartório dos Jesuítas*, Mç. 97, n.º 100; publ. por COUTINHO, Maria João Pereira – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII: dois casos de estudo, pp. 1273-1283.

[26] ANTT, *Cartório dos Jesuítas*, Mç. 97, n.º 126; publ. por COUTINHO, Maria João Pereira – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII: dois casos de estudo, pp. 1273-1283.

[27] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 250.

[28] CARVALHO, Anna Maria Fausto Monteiro de – **A Forma e a Imagem: arte e arquitetura jesuítica no Rio de Janeiro Colonial**. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 1992.

[29] HUTTER, Lucy Maffei – **Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo***: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005, pp. 271.

[30] Descrições próximas desta máquina podem ser lidas na obra de BOUGARD, René – **Le Petit Flambeau de la Mer, ou le Véritable Guide des pilotes côtiers**. Havre de Grâce: J. Gruchet, 1684.

Assuntos do mar: construtores navais e pilotos jesuítas

Explorando agora "assuntos de mar", importa recordar que dependendo os jesuítas, numa primeira fase de ocupação do território brasileiro, de terceiros, para a circulação nessa região, rapidamente compreenderam a importância de serem autónomos e de terem entre si indivíduos com competências na área da construção naval e da navegação.

O facto de terem participado em diversas expedições marítimas, como as de Guanabara, Paraíba e Maranhão, entre 1555 e 1624, permitiu que observassem a importância de alcançarem outros territórios, de forma independente. Para além desse novo conhecimento, a tomada de consciência acerca da dependência que tinham da boa vontade dos governadores das capitanias, para visitar e prover colégios e outras casas em determinadas épocas, e dessa necessidade nem sempre coincidir com os movimentos da Armada da Costa, levou a que os jesuítas considerassem desde logo a possibilidade de ter alternativas[31].

Manuel da Nóbrega (1517–1570) escreve uma missiva em 1561, onde refere: "O mestre [do navio] leva estas conservas, para os enfermos, *scilicet*, ananases para dor de pedra, os quais, pôsto que não tenham tanta virtude, como verdes, todavia fazem proveito. (...) Vão também marmeladas de ibas[32], camucis[33], carasases[34] para as câmaras, uma pouca de abóbora. Disto podemos cada ano de cá prover a nossos Irmãos, se fôr coisa que lá queiram. Açúcar pudéramos mandar também, mas não o permitiu o P. Luiz da Grã, porque lhe parece que será [de] tratar. A mim me parece que até dois pares de caixas, que vão para nossos Irmãos, não haverá escândalo, pois sabem todos que estão lá muitas casas em que há-de haver enfermos, que o háo lá mister. (...) Maiormente que a moeda, que nesta Capitania corre, não é senão açúcar e nêle nos pagam a esmola de El-Rei."[35].

Fernão Cardim (c. 1549–1625) menciona, no seu relato *Tratados da Terra e Gente do Brasil*, escrito entre 1583 e 1601, a existência de barcos da Companhia de Jesus: "Sempre fizemos caminho por mar em um barco da casa bem equipado, e quasi não ficou rio, nem esteiro que não víssemos, com as mais e maiores fazendas e engenhos, que são muito para ver."[36]. O Visitador era um dos jesuítas que mais circulava, nem sempre possível por via terrestre, pelo

[31] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, pp. 249-263.

[32] "Iba" é sinónimo de fruta.

[33] "Camuci" é uma corruptela de cambuci, um fruto da família da goiaba.

[34] "Carasases" é uma deturpação do copista de "e arasazes". "Arasazes" pode ser uma corruptela de araçás, um fruto do araçazeiro.

[35] ARSI, Bras 15, fl. 114: Carta de Manuel da Nóbrega para Francisco Henriques (12 de Junho de 1561); publ. por LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo I, 1938, p. 143.

[36] Na mesma relação, o autor acrescenta: "O barco do Visitador, pertence á Companhia de Jesus", o que permite confirmar essa propriedade; cf. CARDIM, Fernão – **Tratados da Terra e Gente do Brasil**. Introd. e notas de Baptista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolpho Garcia. Rio de Janeiro: J. Leite & Cia., 1925, pp. 318 e 420.

que é frequente surgirem várias menções à sua deslocação pela costa[37]. O Provincial também era outro dos elementos deste instituto religioso que recorria frequentemente a este transporte, dando origem à expressão *Fragata do Provincial*, como testemunham as palavras do jesuíta José Caeiro (1712–1791), quando explica que o intuito desta embarcação era "transportar o provincial quando ia visitar as suas Casas e Colégios, muito distantes uns dos outros e também levar os súbditos quando convinha"[38].

Embora os relatos nem sempre sejam muito precisos, no que às tipologias de embarcação dizem respeito, são vários aqueles que mencionam canoas. O padre António Vieira (1608–1697), por exemplo, relata, a 10 de setembro de 1658, que cada uma das missões que visitava tinha entre oito a dez residências, mas que não distavam mais do que oitenta léguas, acrescentando: "a qual distância não é grande, nem dificultosa por ser toda, pela maior parte, por rios de água doce, e com grande comodidade de canoas"[39]. Considerando que, já no passado, os jesuítas circulavam nestas pequenas embarcações, como é relatado a propósito da missão de Carijós, por volta de 1605-1607, quando uma se perdeu e um padre se viu obrigado a aparelhar uma nova, não é de ignorar a possibilidade de rapidamente se terem adaptado à circunstância de improvisar meios de circulação e pôr em prática alguns conhecimentos adquiridos na sua formação, juntamente com aqueles observados "in loco"[40].

Analisando os anteriores relatos, compreende-se, portanto, o quanto era imprescindível este meio de transporte para fazer chegar bens essenciais aos missionários jesuítas. Percebe-se também que não só era importante por esse motivo, mas para assegurar a boa missão dos visitadores. Mais ainda, comprova-se que, desde muito cedo, conseguiram circular autonomamente, por canoas, mas, como se irá observar mais adiante por embarcações de maior porte.

A circunstância dos jesuítas possuírem algumas competências náuticas, que provinham da formação que todos os que partiam para as missões tinham, foi determinante para a sua circulação e para a distribuição de produtos. Os conteúdos náuticos eram-lhes ministrados em Coimbra, Elvas e Évora e eram essenciais à formação de pilotos, cartógrafos e militares[41]. Também o facto de terem entre si indivíduos com aptidões de carpintaria e de marcenaria propiciou que fossem encaminhados para a construção de edifícios e de património móvel e integrado (forros de tectos e estruturas retabulares), bem como para a construção naval, acabando

[37] Entre os visitadores mais reconhecidos da Província do Brasil (1549–1760) podem-se assinalar os seguintes: Inácio de Azevedo, Cristóvão de Gouveia, Manuel de Lima, Henrique Gomes, Pedro de Moura, Jacinto de Magistris, José de Seixas, António Vieira, João Pereira, José de Almeida e Miguel da Costa. Cf. RODRIGUES, Francisco – A Companhia de Jesus em Portugal e nas Missões. Esboço Histórico – Superiores – Collegios. In **Revista de História**, 10.º Vol., 1921, pp. 191-192.

[38] CAEIRO, José – **Primeira publicação após 160 anos do manuscrito inédito de José Caeiro sobre os jesuitas do Brasil e da India na perseguição do Marquês de Pombal, século XVIII**. Baía: Escola Tipográfica Salesiana, 1936, pp. 195 e 197.

[39] ARSI, Bras 9, fls. 65-67v.º: publ. por LEITE, Serafim – **Novas Cartas Jesuíticas (de Nóbrega a Vieira)**. São Paulo; Rio [de Janeiro]; Recife; Pôrto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 266.

[40] ARSI, Bras 15, fls. 73-100v.º: publ. por LEITE, Serafim – **Novas Cartas Jesuíticas (de Nóbrega a Vieira)**, p. 206.

[41] ARCHER, Luís – Jesuítas e a Ciência – visão panorâmica. In Nuno da Silva Gonçalves (coord.) – **A Companhia de Jesus e a Missionação no Oriente**. Lisboa: Brotéria/Fundação Oriente, 2000, pp. 261-265.

por dar corpo a pequenas embarcações que circulavam por rios e pela costa, bem como ao que viria a ser designada como *Navio* ou *Fragata da Província* ou *Fragata dos Padres*[42].

Do vasto levantamento biográfico realizado sobre coadjutores temporais e professos activos no Brasil, foram dados a conhecer alguns jesuítas que desempenharam tarefas na área da construção naval, mas é possível que muitos outros membros desse instituto religioso também trabalhassem nesta área[43]. Sem querer repetir o trabalho já realizado por outros investigadores, deve-se, no entanto, salientar alguns aspectos coincidentes nas suas biografias, que não foram valorizados, mas que terão sido decisivos para desenvolverem actividades marítimas no seio da Companhia de Jesus, a operar no mesmo período, como a naturalidade e os antecedentes familiares de alguns deles.

Um dos primeiros exemplos que aqui se alude é o do coadjutor Gaspar Luís (1549–depois de 1591). É um dos casos que se sabe que ingressou muito cedo na Companhia de Jesus, desconhecendo-se qual a experiência que tinha na arte das madeiras antes de assumir a sua vocação, mas que se destacou como mestre de obras e carpinteiro de barcos[44]. Deixou obra na conhecida quinta do Tanque, do colégio da Baía, mas, na área em apreço, destacou-se porque construiu duas embarcações de grande porte. A sua actividade coincidiu com o período no qual Manuel da Nóbrega exerceu funções de superior e de vice-provincial do Brasil, bem como com a época em que Inácio de Azevedo foi visitador dessa Província[45]. E outro jesuíta que esteve envolvido na construção de embarcações foi Luís Manuel (1628–1702), natural de Matosinhos, que, antes de entrar nesse instituto religioso, já dirigia as construções navais no Rio de Janeiro. Apesar de ficar conhecido por ter construído "quatro navios grandes e não poucas canoas e outras embarcações menores, necessárias para os da Companhia carregarem de uns lugares para outros os produtos das Fazendas", tem sido igualmente mencionado por ser o autor do trabalho de marcenaria da armação do tecto da igreja do colégio da Baía[46].

O irmão José de Torres (1642–1704), carpinteiro milanês, foi, por sua vez, conduzido ao Brasil para se ocupar de obras na então missão do Maranhão. Todavia, acabou por desenvolver actividade em Tejupeba e na Baía, onde se dedicou à construção de canoas, sendo considerado discípulo de Luís Manuel. A circunstância de figurar na documentação jesuíta como *Navigiorum Fabricator* permite deduzir que terá realizado mais do que canoas[47]. Manuel

---

[42] Sobre este assunte *vide* LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, pp. 249-263, mas também COSTA, Francisco Augusto Pereira – **Anais Pernambucanos 1666-1700**. Prefácio de Evaldo Cabral de Mello. Aditamentos e correcções de José Antônio Gonsalves de Mello. Recife: FUNDARPE, Diretoria de Assuntos Culturais, 1983 (1.ª edição 1952), pp. 72-73.

[43] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, pp. 249-263 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**. Lisboa; Rio de Janeiro: Brotéria; Livros de Portugal, 1953, pp. 47-48 e 103-104.

[44] LEITE, Serafim – **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 207-208.

[45] RODRIGUES, Francisco – A Companhia de Jesus em Portugal e nas Missões. Esboço Histórico – Superiores – Collegios, pp. 161-201.

[46] LEITE, Serafim – **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, pp. 212-213.

[47] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 250 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 271.

Gonçalves (1695/1696–1746), de Braga, que também já era carpinteiro quando entrou na Baía para a Companhia de Jesus com 31 anos, em 1726, é outro exemplo a considerar neste quadro, uma vez que foi, novamente, nessa cidade que desenvolveu a sua profissão na área da construção naval, mas também em diversos edifícios, e ficou conhecido por escolher as madeiras mais adequadas para as construções que dirigia[48].

Por fim, note-se o caso do irmão Honorato Martins (1696–1765), natural de Toulon, que veio de uma família de construtores navais franceses, e cujo nome ficou ligado a uma das muitas naus baptizadas de *Padre Eterno*, pelo facto de ter sido o autor do seu risco. Tendo ingressado na Companhia de Jesus com 46 anos de idade, em 1742, também desenvolveu a sua actividade na Baía, tendo sido deportado para Portugal no decurso da expulsão dos jesuítas dos domínios portugueses e, por esse motivo, sendo, possivelmente, o último construtor naval jesuíta deste período[49].

Com origens e percursos distintos, não é, portanto, de estranhar que quase todos tenham ingressado na Companhia de Jesus depois de terem alguma experiência na área da carpintaria e, alguns, na construção naval. Também não é descabido o facto de todos serem coadjutores temporais, o que no quadro das actividades oficinais e artísticas jesuítas foi uma situação bastante frequente. A essa vantagem, deve-se somar ainda o facto de também contarem com jesuítas que hoje se sabe terem desempenhado um papel no que à condução de embarcações diz respeito, muitos deles coadjutores e alguns com prática nessa área.

O irmão Francisco Dias (1538–1633), da Merceana (Alenquer), que quase não precisa de uma apresentação, pelo facto da sua actividade como arquitecto e revisor das obras dos colégios e igrejas ser sobejamente conhecida, também se destacou como marinheiro e piloto, tendo comandado o *Navio da Província* durante 38 anos "sem nunca padecer naufrágio". Os últimos anos da sua vida foram dedicados à construção naval, tendo dirigido uma oficina de capintaria, no colégio do Rio de Janeiro[50]. A esse jesuíta segue-se João Fernandes (1562–1642) que foi, por sua vez, mestre do navio antes de entrar na Companhia de Jesus, durante 22 anos. Foi, aliás, admitido tardiamente, por estar envolvido num assalto por holandeses a uma embarcação onde se encontrava e pelo facto de o Provincial lhe conceder votos, por considerar que este estaria às portas da morte. Após o seu ingresso no mar, foi efectivamente admitido em terra, ao chegar a Pernambuco[51].

Aos anteriores jesuítas, devem-se acrescentar ainda: Bento Lopes (1575–depois de 1617), nascido em Setúbal e escolástico no colégio de Évora, e Manuel Martins (1584–1645),

---

[48] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 251 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 192.

[49] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, pp. 252-253 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 215.

[50] LEITE, Serafim – Francisco Dias, Jesuíta Português Arquiteto e Piloto no Brasil (1538-1633). Lisboa: **Brotéria**, Vol. 51, Outubro de 1950, pp. 257-265, **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 254 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, pp. 158-160.

[51] LEITE, Serafim – **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 174.

outro irmão oriundo de outra terra com tradição marítima, Viana do Castelo, caracterizado nos catálogos da Companhia de Jesus, como "Piloto e grande perito náutico". Sobre Bento Lopes, sabe-se que a partir de 1607 reside na Baía e conta, entre vários atributos, com "talento para a arte náutica". Deixou de pertencer à Companhia de Jesus em 1617, o que dificulta a percepção do que possa ter realizado nessa área[52]. Manuel Martins já frequentava, em 1617, a *Fragata da Província* e já era piloto efectivo, em 1619. Ao entrar em 1624, vindo do Sul, no porto da Baía, ignorando que estava ocupada pelos Holandeses, caiu nas mãos do inimigo e foi feito cativo. Foi levado para a Holanda, e depois de padecer em cárceres voltou ao Brasil em 1628 para retomar o cargo de piloto da nova *Fragata da Província*. Em 1631 cedeu o posto ao irmão Manuel Luís e, em 1641, desempenhava, curiosamente, a função de "companheiro do Procurador"[53].

Na esteira dos anteriores exemplos, figuram também os coadjutores temporais Manuel Luís (1608–1681), a quem o mar também não era alheio, por ser natural de Vila Nova de Portimão (Algarve), onde nasceu, e Manuel Gonçalves (1623–1694), natural de Azurara (Vila do Conde). Manuel Luís é outro exemplo de um jesuíta que se ocupou de comandar navios, chegando a pilotar a embarcação que transportou os mármores e oficiais marmoristas que decoraram a nova igreja do colégio da Baía[54]. Essa experiência valeu-lhe ainda a oportunidade de ser o responsável pelo transporte de dois púlpitos para o mesmo espaço, semelhantes aos da casa professa de Génova e realizados nessa cidade[55]. Manuel Gonçalves, embora não tenha exercido a função de piloto do *Navio da Província*, foi registado nos livros jesuítas por ter comandado outros barcos, de menos porte[56].

Prosseguindo no quadro dos jesuítas que desenvolveram actividades marítimas destaque-se também o irmão Manuel Pires (1625–1716), que já era piloto quando ingressou na Companhia de Jesus, em 1659. Nesse instituto religioso, assumiu o comando da *Fragata da Província*, cargo que também foi desempenhado pelo coadjutor temporal João Baptista Berthê (1659–1741), natural da Bretanha e marinheiro de profissão[57]. Para além dessa embarcação de maior porte, Manuel Pires deverá ter comandado outras tipologias, mais pequenas, ao serviço de outros colégios, para além do colégio da Baía, onde se conhece a sua

---

[52] LEITE, Serafim – **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, pp. 204-205.

[53] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, pp. 254-255 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 216.

[54] São vários os autores, no campo da História da Arte, que têm aprofundado a circulação destes objectos. Destes, destacamos: SILVA, Zenaide Carvalho – **O Lioz Português. De Lastro de Navio a Arte na Bahia**. Porto: Edições Afrontamento, 2007, TIRAPELI, Percival – **Arte Sacra Colonial: Barroco Memória Viva**. São Paulo: Editora Unesp; Imprensa Oficial, 2001 e, mais recentemente Luciano Migliaccio, na comunicação "Il ruolo di due procuratori nella decorazione della chiesa del Collegio dei Gesuiti di Salvador", apresentada no Congreso internacional *Procuradores jesuitas y la circulación global*, em 2025.

[55] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 255 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, pp. 208-209.

[56] LEITE, Serafim – **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, pp. 198-199.

[57] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 256.

actividade de forma mais detalhada[58]. Aliás, deve-se salientar que o mesmo tipo de antecedentes pode ser observado na história de vida do irmão Bento Nogueira (1669–1731), da Foz (no Porto), que também tinha sido piloto, antes de ser jesuíta, e que também comandou a *Fragata da Província*[59].

Os últimos irmãos que se sabe terem assumido o ofício de pilotos foram Pedro de Aguiar (1689–1753), natural de Coimbra[60], e o escocês Francisco Xavier (Davis), (1711–1761), que, pelo facto de o último ter sido apanhado no processo de expulsão dos jesuítas dos domínios portugueses, foi registado como o derradeiro piloto da *Fragata da Província*[61].

Por último, deve-se salientar que, embora se desconheça o número exacto de embarcações que estiveram na posse dos jesuítas, bem como as suas características e circuitos precisos, estas tinham aspectos identitários próprios, como as bandeiras que envergavam. No relato do abade René Courte de La Blanchardière, de 1747, é descrita uma embarcação de três mastros, pertença da Companhia de Jesus, que exibia "um pavilhão branco com um sol de ouro no centro e com o nome de Jesus pintado"[62]. Essa particularidade é, já no século XX, corroborada pelo historiador Serafim Leite (1890–1969)[63], que refere que as embarcações por pertencerem aos colégios do Rio de Janeiro e da Baía, de fundação régia, tinham alguns privilégios[64]. Eram consideradas "cúrias flutuantes e reais", estavam isentas de impostos e era-lhes permitido o uso da bandeira com a insígnia da Companhia de Jesus sobre fundo branco, prescindindo da bandeira real portuguesa[65].

Notas finais

A tentativa de compreender como funcionou a transferência de produtos por via marítima no seio Companhia de Jesus, durante a sua primeira fase na Assistência Portuguesa (entre 1540 e 1759), conduziu ao esforço de se tentar demonstrar que dependeu de agentes

[58] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, pp. 255-256 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, pp. 241-242.

[59] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 256 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 221.

[60] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 256 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, p. 112.

[61] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil.** Tomo VII, 1949, p. 257 e **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**, 1953, 279.

[62] LA BLANCHARDIÈRE, René Courte de– Nouveau Voyage fait au Perou. In Jean Marcel Carvalho França (org.) – **Visões do Rio de Janeiro colonial, 1531-1800**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999, pp. 90-96; cit. por AMANTINO, Márcia – O sequestro da fragata da Companhia de Jesus, Rio de Janeiro, 1759. In **História Unisinos**, Vol. 22, n. 3, 2018, pp. 350-359.

[63] LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil**, Tomo VII, 1949, pp. 249-263.

[64] Acerca dos colégios reais consulte-se a seguinte tese: CARVALHO, Anna Maria Fausto Monteiro de – **Os Reais Colégios da Companhia de Jesus no Brasil: articulação espacial e arquitectura**. Tese de Doutoramento em Letras, na área de História (História da Arte) apresentada à Facudade de Letras da Universidade de Coimbra, 2002.

[65] AMANTINO, Márcia – O sequestro da fragata da Companhia de Jesus, Rio de Janeiro, 1759, pp. 350-359.

como os procuradores das missões, mas também como os construtores navais e pilotos. Com funções e até percursos distintos, foram os principais responsáveis pela expedição, circulação e descarga dos produtos, aspecto que não deve ser dissociado da circulação de determinados agentes, como sucedeu com os provinciais ou com os visitadores. Limitando-se este estudo ao caso da Província do Brasil e da Vice-Província do Maranhão e Grão-Pará, pretendeu-se provar que não só foram realizadas viagens de maior distância, como aquelas realizadas entre Portugal e o Brasil, como se venceram obstáculos menores, de é exemplo a subida de rios, recorrendo a embarcações de menor porte. Tentou-se demonstrar ainda, seguindo as pistas deixadas pelo investigador jesuíta Serafim Leite, que o êxito desta rede de distribuição de produtos se deveu à circunstância de se encontrarem diversos pilotos e marceneiros no seio da Companhia de Jesus. Esses agentes, sobretudo coadjutores temporais, dedicaram-se rapidamente à construção naval, a par da construção de edifícios, viabilizando a existência de embarcações do instituto religioso em apreço. Mais ainda, aproveitaram recursos naturais, como as madeiras das missões e fazendas que administravam, bem como a localização estratégica de algumas delas, para erigirem estaleiros. Ademais, a esse esforço foi acrescentado o dos procuradores, que em constante articulação com outros agentes do reino, possibilitaram que esses transportes estivessem isentos de impostos e que tivessem outros privilégios, como o uso de bandeira própria no lugar da bandeira real portuguesa.

Bibliografia

ALCALÁ, Luisa Elena – "Fatiga, y cuidados, y gastos, y regallos...". Aspectos de la circulación de la escultura napolitana a ambos lados del Atlántico. In **Monográfico**, 5/9, 2017, pp. 64-181.

ALDEN, Dauril – **The Making of an Enterprise. The Society of Jesus in Portugal, Its Empire, and Beyond, 1540-1750**. Stanford: Stanford University Press, 1996.

AMANTINO, Marcia – O sequestro da fragata da Companhia de Jesus, Rio de Janeiro, 1759. In **História Unisinos**, Vol. 22, n. 3, 2018, pp. 350-359. (https://www.redalyc.org/journal/5798/579862710003/html/)

ANDRÉ, Mônica Bertoldi – **Diálogos entre Mani e Narã: espaços vegetados em estabelecimentos jesuíticos na América portuguesa entre os séculos XVI e XVIII.** Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2024.

ARCHER, Luís – **Jesuítas e a Ciência – visão panorâm**ica. In Nuno da Silva Gonçalves (coord.) – *A Companhia de Jesus e a Missionação no Oriente*. Lisboa: Brotéria/Fundação Oriente, 2000, pp. 261-265.

ASSUNÇÃO, Paulo de – **Negócios Jesuíticos: o cotidiano da administração dos bens divinos**. São Paulo: Edusp, 2004.

BLANCHARDIÈRE, René Courte de La – Nouveau Voyage fait au Perou. In FRANÇA, Jean Marcel Carvalho (org.) – **Visões do Rio de Janeiro colonial, 1531-1800**. Rio de Janeiro, José Olympio, 1999.

BOUGARD, René – **Le Petit Flambeau de la Mer, ou le Véritable Guide des pilotes côtiers**. Havre de Grâce: J. Gruchet, 1684.

CAEIRO, José – **Primeira publicação após 160 anos do manuscrito inédito de José Caeiro sobre os jesuitas do Brasil e da India na perseguição do Marquês de Pombal, século XVIII.** Baía: Escola Tipográfica Salesiana, 1936.

CARDIM, Fernão – **Tratados da Terra e Gente do Brasil**. Introd. e notas de Baptista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolpho Garcia. Rio de Janeiro: J. Leite & Cia., 1925.

CARVALHO, Anna Maria Fausto Monteiro de – **A Forma e a Imagem: arte e arquitetura jesuítica no Rio de Janeiro Colonial**. Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 1992.

CARVALHO, Anna Maria Fausto Monteiro de – **Os Reais Colégios da Companhia de Jesus no Brasil: articulação espacial e arquitectura**. Tese de Doutoramento em Letras, na área de História (História da Arte) apresentada à Facudade de Letras da Universidade de Coimbra, 2002.

COSTA, Francisco Augusto Pereira – **Anais Pernambucanos 1666-1700**. Prefácio de Evaldo Cabral de Mello. Aditamentos e correcções de José Antônio Gonsalves de Mello. Recife: FUNDARPE, Diretoria de Assuntos Culturais, 1983 (1.ª edição 1952).

COUTINHO, Maria João Pereira – Correr "As Sete Partidas do Mundo": Testemunhos da Passagem de Produtos Globais pelas Casas da Companhia de Jesus de Lisboa. In **Crucifijos y mercaderías. Jesuitas y economía en los imperios ibéricos, siglos XVI-XVIII**. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2024, pp. 311-332.

COUTINHO, Maria João Pereira – Do Colégio Almirantino à Procuratura das Missões (1705-1759): dois exemplos de arquitectura barroca ao serviço das missões ultramarinas (S.I.). In **Identidades y redes culturales - Congreso Internacional de Barroco Iberoamericano**. Granada: Universidad de Granada, 2021, pp. 935-943.

COUTINHO, Maria João Pereira – Entre Portugal e o Brasil: Cristóvão de Gouveia, S.J. (1542-1622) e a Arquitetura da Companhia de Jesus. In **Varia História**, 76, 2022, pp. 59-90.

COUTINHO, Maria João Pereira – O papel dos Procuradores-Gerais da Companhia de Jesus no contexto das transferências artísticas do séc. XVIII: dois casos de estudo. In **Universitas. Las Artes Ante El Tiempo**. Salamanca: Universidad de Salamanca; Diputación de Salamanca (Serie Coediciones y colaboraciones, n.º 41), 2021, pp. 1273-1283.

GUERRA, Luiz Bivar – **Documentos para a História da Arte em Portugal**. Tomo 4. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1969.

GRUZINSKI, Serge – **Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización**. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.

HUTTER, Lucy Maffei – **Navegação nos Séculos XVII e XVIII**. *Rumo: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005.

JESUS, Maria Leonor Meca Pratas Duarte de – **A Procuradoria Jesuíta em Macau: Uma agência global na transição Ming-Qing (1620-1680)**. Dissertação de Mestrado em História, especialização em História Moderna e dos Descobrimentos, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2024.

JOAQUIM, Mariana Alliatti – **O ofício do procurador geral das missões e a formação de redes sociais da Companhia de Jesus nas missões do Grão-Pará e Maranhão**. In *Oficina do Historiador*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2014, pp. 1813-1831.

LEITE, Serafim – **Artes e Ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760**. Lisboa; Rio de Janeiro: Brotéria; Livros de Portugal, 1953.

LEITE, Serafim – **Francisco Dias, Jesuíta Português Arquiteto e Piloto no Brasil (1538-1633)**. Lisboa: *Brotéria*, Vol. 51, Outubro de 1950, pp. 257-265.

LEITE, Serafim – **História da Companhia de Jesus no Brasil**. Lisboa; Rio de Janeiro: Portugália; Civilização Brasileira; Imprensa Nacional, 1938-1950.

LEITE, Serafim – **Novas Cartas Jesuíticas (de Nóbrega a Vieira)**. São Paulo; Rio [de Janeiro]; Recife; Pôrto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1940.

MARTINS, Renata de Almeida – Vestigios Cifrados: Destrucción, Dispersión y Reconstitución del Patrimonio Jesuítico en los Estados de Rio de Janeiro y São Paulo. In **H-ART**, 3, 2018, pp. 215-252.

PEREIRA Diogo Alexandre Reis – **Procuradores Jesuítas em Macau: redes de contacto e transferências materiais na primeira metade do século XVII**. Dissertação de Mestrado em História, especialização em História Moderna e dos Descobrimentos, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2024.

PINA, Isabel Murta – Negócios da China e do Japão: os procuradores das missões jesuítas da Ásia Oriental. In **Crucifijos y mercaderías. Jesuitas y economía en los imperios ibéricos, siglos XVI-XVIII**. Madrid: Editorial Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, 2024, pp. 31-57.

RODRIGUES, Francisco – A Companhia de Jesus em Portugal e nas Missões. Esboço Histórico – Superiores – Collegios. In **Revista de História**, 10.º Vol., 1921, pp. 161-201.

SILVA, Zenaide Carvalho – **O Lioz Português. De Lastro de Navio a Arte na Bahia**. Porto: Edições Afrontamento, 2007.

TIRAPELI, Percival – **Arte Sacra Colonial: Barroco Memória Viva**. São Paulo: Editora Unesp; Imprensa Oficial, 2001.

VERMOTE, Frederik – Jesuit account books and their role in connecting worlds. In **Mercantilism, Account Keeping and the Periphery-Coore relationship**. Routledge, 2018, pp. 11-31.

WICKI, Josef – Die Anfänge der Missionsprookur der Jesuiten in Lissabon bis 1580. In **Archivum Historicum Societatis Jesu**, Vol. XL, 1971, pp. 246-322.

DO PACÍFICO AO ATLÂNTICO: A JORNADA DE QUATRO JOVENS JAPONESES DO JAPÃO ATÉ A EUROPA

Lígia Kaori Kondo[1]

Resumo

No ano de 1582 foi enviado à Europa uma pequena comitiva composta por quatro jovens japoneses: Mancio Itō, Miguel Chijiwa, Martin Hara e Julião Nakamura. Estes foram acompanhados pelo padre Nuño Rodrigues, o jesuíta Diogo de Mesquita, Jorge de Loyola, Constantino Dourado e Agostinho. O grupo formava a primeira embaixada japonesa a ir à Europa. Idealizada pelo jesuíta Alessandro Valignano – Visitador da Companhia de Jesus às Missões Orientais – a embaixada recebeu o nome de Missão Tenshō por ter sido realizada durante a era Tenshō (1573-1591), mais especificamente de 1582 a 1590.

A pequena comitiva de Valignano partiu em direção à Europa com o intuito de cumprir os diversos objetivos e interesses do jesuíta para a missão católica no Japão. A longa jornada – que duraria cerca de 8 anos – foi registrada em grandes detalhes no «Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582» escrito pelo jesuíta Luís Fróis. Fróis foi um missionário que viveu por 34 anos no Japão e produziu vários escritos relatando informações sobre questões políticas, culturais e econômicas do arquipélago japonês. O jesuíta teve uma grande interação com a sociedade japonesa, conseguiu se aproximar da elite local e teve contato direto com Oda Nobunaga. Portanto, seus escritos se mostram de grande relevância para compreender a presença europeia no Japão durante os séculos XVI e XVII.

A partir da análise da fonte, a presente pesquisa objetivou averiguar as motivações que levaram à criação da Missão Tenshō e analisar seu processo de concepção juntamente com os seus resultados. Da mesma forma também buscamos analisar a jornada percorrida pelos jovens embaixadores, sua recepção na Europa e os frutos produzidos pela missão.

Palavras-chave: Embaixada japonesa; jesuítas no Japão; Luís Fróis.

[1] Mestre no Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF), bolsista CAPES e integrante do grupo de pesquisa Cia das Índias - Núcleo de História Ibérica e Colonial na Época Moderna. Graduada em História pela Universidade de Brasília (UnB). E-mail: ligiakaori@gmail.com

Abstract

In the year 1582, a small delegation composed of four young Japanese men—Mancio Itō, Miguel Chijiwa, Martin Hara, and Julião Nakamura—was sent to Europe. They were accompanied by Father Nuño Rodrigues, the Jesuit Diogo de Mesquita, Jorge de Loyola, Constantino Dourado, and Agostinho. This group formed the first Japanese embassy to Europe. Conceived by the Jesuit Alessandro Valignano—Visitor of the Society of Jesus to the Eastern Missions—the embassy was named the Tenshō Mission, as it took place during the Tenshō era (1573–1591), specifically between 1582 and 1590.

Valignano's small delegation set out for Europe with the goal of fulfilling various objectives and interests that the Jesuit had for the Catholic mission in Japan. The long journey—which lasted about eight years—was meticulously recorded in the «Treaty of the Japanese Ambassadors Who Went from Japan to Rome in the Year 1582», written by the Jesuit Luís Fróis. Fróis was a missionary who lived in Japan for 34 years and produced numerous writings detailing political, cultural, and economic aspects of the Japanese archipelago. He had significant interactions with Japanese society, established close ties with the local elite, and had direct contact with Oda Nobunaga. Therefore, his writings are of great importance for understanding the European presence in Japan during the 16th and 17th centuries.

Through the analysis of this source, the present research aimed to investigate the motivations behind the creation of the Tenshō Mission and examine both its conception process and its outcomes. Likewise, we sought to analyze the journey undertaken by the young ambassadors, their reception in Europe, and the results of the mission.

Keywords: Japanese embassy; Jesuits in Japan; Luís Fróis.

A criação da embaixada

Visando a difusão do cristianismo pelo globo, a Companhia de Jesus iniciou seu processo missionário entre a segunda metade do século XVI e a primeira metade do século XVII, chegando à Índia, o Coulão, Malaca, as Ilhas Molucas, o Japão, Macau, a China, as Filipinas e o Tibete na Ásia; o Reino do Congo, o Marrocos e a Etiópia na África; e o Brasil, a América Hispânica e a Nova França no continente americano. Nove anos após o reconhecimento oficial da Companhia de Jesus, em 1549, os jesuítas chegaram ao Japão e iniciaram o processo de difusão da fé cristã no arquipélago.

Buscando solucionar as diversas dificuldades enfrentadas pela missão japonesa, Alessandro Valignano iniciou o projeto da primeira embaixada japonesa na Europa, conhecida como Missão Tenshō.[2] Desde o início, um dos maiores problemas dentre os enfrentados pela Igreja no Japão foi a falta de financiamento adequado para sustentar o trabalho apostólico realizado pelos missionários.

Em razão da grande distância entre o Japão e a Europa, os fundos prometidos eram frequentemente atrasados ou nunca chegavam ao seu destino final. Diferentemente das missões localizadas em outras áreas do globo, como América e África, a missão católica no Japão não estava estabelecida em um território colonizado por Portugal ou Espanha. Consequentemente, não houve um financiamento da ação missionária no arquipélago por parte das coroas ibéricas e os religiosos muitas vezes contavam apenas com suas alianças com governantes locais, os *daimyō*, para protegê-los – tendo em vista o contexto de conflitos internos em que o Japão se encontrava. No entanto, segundo Michael Cooper,

> Christian daimyo appeared to be wealthy, but had little cash to spare to subsidize missionary activity, for, in accordance with the Japanese politico-economic system of those times, much of their income was used up in sustaining their many retainers. Further, presenting costly gifts on each visit to these and other daimyo was a continual drain on mission resources.[3]

A fim de cobrir os gastos da missão católica japonesa, os jesuítas se envolveram diretamente com o comércio praticado entre europeus e japoneses. Apesar do direito canônico proibir os clérigos de se envolverem em comércio, os problemas financeiros da missão levaram os inacianos a buscar e obter isenção especial de Roma para uma participação limitada no comércio de seda.[4] Ainda assim, tal participação no comércio não era suficiente para arcar com as despesas da missão japonesa.

---

[2] A missão recebe o nome de Tenshō por ter sido realizada durante a era de mesmo nome. Esta desenvolveu-se entre os anos de 1573 a 1591.

[3] COOPER, Michael - **The Japanese Mission to Europe, 1582-1590: The Journey of Four Samurai Boys through Portugal, Spain and Italy**, p.6.

[4] COOPER - **The Japanese Mission to Europe, 1582-1590**, p.7.

O período da primeira estada de Valignano no Japão foi o ápice da missão iniciada por Francisco Xavier três décadas antes. Houve um enorme crescimento da missão, visto que, ao todo, havia cerca de 150.000 cristãos no Japão na época da partida de Valignano, e cerca de duzentas igrejas católicas. Valignano também estabeleceu dois seminários – um em Azuchi e o outro em Arima – um colégio em Usuki e um Noviciado em Funai, sendo estes destinados à educação de jovens japoneses. O crescimento da missão católica e os avanços estabelecidos por Valignano, aumentaram os custos da missão no Japão e, consequentemente,

> […] Valignano needed funds. He knew that he could not raise them in Japan itself, as even the most prominent Japanese Christian lords, far from being owners of full and open purses, were hard pressed to maintain themselves in an era of constant internecine warfare (VALIGNANO 1583, fol. 53, para. 24). Indeed, some of them were financial liabilities, counting as they did on the Jesuits for various forms of assistance. So Valignano would have to get the funds in Europe. In order to do so, he would have to attract the attention and the sympathy of the European mighty to Japan. He would have to persuade them of the value of the Jesuits' Japanese venture.[5]

Valignano, portanto, propõe a criação da Missão Tenshō como uma solução para a questão financeira da missão jesuíta, visto que ele acreditava que se a missão japonesa fosse mais bem conhecida, seria possível atrair mais recursos para ela.

Além de seu objetivo central – solucionar a falta de financiamento da missão católica no Japão – a primeira embaixada japonesa também cumpria outros propósitos. Para Alessandro Valignano a embaixada tinha também como meta conscientizar as elites clericais e seculares da Europa sobre o Japão, demonstrando, através da presença de jovens tão nobres e refinados, que o que os jesuítas escreveram sobre o Japão – sendo alguns desses escritos publicados e em circulação por quase trinta anos – não eram invenções ou mentiras.[6] Nas palavras de Jurgis S.A. Elisonas,

> The Jesuits were not unappreciative of the virtues of publicity and far from inexperienced in its uses. The imaginatively written and widely published letters from the toilers in their outlandish mission fields had by then gained them an extensive readership and considerable celebrity in Europe. Valignano, however, projected an even more effective dimension of propaganda. He would go with the printed word one better. He would arrange to send a "living epistle", "carta viva", to Europe from Japan.[7]

---

[5] ELISONAS, Jurgis Saulius Algirdas - **Journey to the west**, p.32.

[6] MASSARELLA, Derek - **Envoys and Illusions: The Japanese Embassy to Europe, 1582-90, "De Missione Legatorvm Iaponensium", and the Portuguese Viceregal Embassy to Toyotomi Hideyoshi**, p.331.

[7] ELISONAS - **Journey to the west**, pp.32-33.

Valignano também buscava impressionar os jovens japoneses incluídos na embaixada, visto que os japoneses não viam os estrangeiros europeus como iguais, ou seja, consideravam os estrangeiros como inferiores. Segundo Judith C. Brown, «The very fact that European travelers ventured so far and braved such dangers to reach the shores of Japan indicated to the Japanese that Europeans were surely trying to escape a dreadful place».[8] Consequentemente, a Missão Tenshō teria sido criada objetivando também a mudança da imagem dos europeus na sociedade japonesa. A viagem à Europa possibilitaria que os jovens japoneses presenciassem a grandeza da Igreja Católica e a riqueza e o esplendor dos reinos europeus e suas cidades, de modo que ao retornar ao Japão, poderiam prover testemunhos sobre sua experiência positiva na Europa. De acordo com Derek Massarella,

> Valignano insisted on this because the Japanese knew nothing concrete about Europe and tended to see the missionaries as materially poor and socially inferior individuals who had come to Japan ostensibly to preach about Deus but in reality to make their fortune. It was imperative, therefore, that the boys be treated properly, befitting their high status, and given every opportunity to see the churches, ecclesiastical palaces, gardens and other riches of the church. The trip was to be edifying.[9]

Tal questão pode ser constatada no primeiro capítulo do «Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582» intitulado «De como se ordenou a Embaixada dos Senhores Japões para a Europa e de sua partida para a China»:

> A segunda ; porque como os Japões vivem em tão remotas, e distantes Ilhas, e carecerem do commercio de Europa, e os Reys, e Principes que se fazem Christãos não tem outra noticia do que lá passa que o que os Padres lhes tem declarado; parecia necessario, e ainda muy importante para se mais radicar sua fé, e confirmar a grande opinião, e conceito, q tem da Sede Apostolica, que algũs Japoõs nobres pessoalmente fossem ver a eminencia em que está constituido o Vigario de Deos Nosso Senhor na terra; o Estado, e soberana grandeza da Igreja Catholica; a veneração, pompa, e apparato com que são tratadas as couzas do culto divino; a magnificencia, e nobreza dos Reys, e Principes Christãos; a sumptuozidade dos edificios; o valor, e preciozidade de suas riquezas, estados, passos, e cidades; o grande numero, que *lá ha de Religiões, e a santidade, e perfeição em que vivem; para que elles como testemunhas de vista as podessem referir por extenso aos seos Naturaes, o q*ue lhe seria mais aceito, e indubitavel, que recitado pelos mesmos Padres de Europa, que são partes na mesma materia.[10]

---

[8] BROWN, Judith C. - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.874.

[9] MASSARELLA - **Envoys and Illusions: The Japanese Embassy to Europe**... p.331.

[10] FRÓIS, Luís - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, manuscrito, s.d., Biblioteca Nacional de Lisboa, Códice 11099, p.9.

Portanto, a viagem à Europa também possuía o objetivo de edificar e impressionar os jovens japoneses para que estes pudessem prover um testemunho positivo aos seus conterrâneos e, consequentemente alterar a forma como os europeus eram vistos no Japão.

Os preparativos para a Missão

A embaixada teve o apoio inicial de Oda Nobunaga e foi impulsionada por três *daimyō* católicos: Ōmura Sumitada (batizado como Bartolomeu em 1563), Arima Harunobu (batizado como Protazio em 1579) e Ōtomo Sōrin (batizado como Francisco em 1578)[11] – sendo o último o mais poderoso entre os três. Estes enviaram para a Europa quatro jovens embaixadores: Mancio Itō, Miguel Chijiwa, Martin Hara e Julião Nakamura. Nascido em 1569, Mancio Itō era neto de Itō Yoshisuke, *daimyō* de Hyūga, e representava Ōtomo Sōrin em razão de seu parentesco com o *daimyō* – ambos eram ligados pelo avô de Mancio Itō. Os outros dois *daimyō*, Ōmura Sumitada e Arima Harunobu, foram ambos representados por Miguel Chijiwa. Nascido em Arima em 1567, Miguel era sobrinho de Ōmura Sumitada e primo em segundo grau de Arima Harunobu. Segundo Luís Fróis, no «Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582», optou-se pelo envio dos jovens japoneses em razão da impossibilidade dos *daimyō* deixarem suas terras por um longo período de tempo. Pode-se observar tal questão no seguinte trecho:

> E supposto que pelos muitos, e frequentes guerras, que ha em Japão, elles [os *daimyō*] pessoalmente não podião por tantos annos, como no caminho se havião de gastar, deixar seos Reynos, e terras, ao menos dezejavão mandar quem nas pessoas lhes não fossem inferior, e quem no sangue lhes fossem muito propinquos; el Rey Francisco, alem do Principe herdeiro dos Reynos, que ja governava, tinha outros dous filhos mossos, mas pela urgente necessidade das guerras, cada hum delles estava em sua fortaleza metido fronteiras dos inimigos; Dom Bartholomeu tinha filhos, mas erão crianças, tambem no mesmo tempo estava opprimido de hum grande inimigo seo vizinho; Dom Protazio por ser mancebo não, tinha ainda filho, Nem filha: pelo q pareceo bem a el Rey Francisco mandar a Dom Mancio seo sobrinho filho de hu'a irmã del Rey de Fiunga; e Dom Protazio mandou a Dom Miguel filho de hum seo tio Senhor de Chigiwa; e Dom Bartholomeu acrescentou a Dom Miguel tambem seo sobrinho outros dous parentes seos fidalgos de sua caza, hum por nome Dom Martinho, e outro Dom Julião; e por escuzar a pompa, e gente , que era necessaria que os acompanhasse nesta tam comprida, e prolongada viagem [...].[12]

Além dos representantes diretos dos *daimyō*, foram enviados também Martin Hara e Julião Nakamura. Estes foram escolhidos para se juntar à delegação de Valignano em razão de

[11] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590**, p.13.

[12] FRÓIS - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, pp.10-11.

suas pequenas ligações com Ōmura Sumitada. Segundo Cooper, «only Mancio and Michael were the official legates of the daimyo, and on formal occasions it was they who took precedence, delivered speeches and presented letters from Japan»[13], entretanto, nas atividades diárias não havia diferença entre os quatro jovens. Em casos de imprevisto e ausência de um dos representantes – Mancio ou Miguel – era possível que os outros dois jovens os substituíssem.[14]

É interessante salientarmos que a escolha pelos jovens japoneses também foi feita tendo em vista os objetivos de Valignano para a embaixada. Uma vez que o Visitador buscava criar uma visão positiva da Europa para os japoneses, por se tratarem de jovens, seria mais fácil impressioná-los e supervisioná-los, em comparação com adultos – estes teriam personalidades bem formadas e possivelmente menos moldáveis. Também por serem jovens, os embaixadores viveriam mais tempo para contar a história de sua permanência na Europa aos seus compatriotas, atingindo, portanto, um dos propósitos da Missão Tenshō.[15]

Outro fator muito importante para a escolha dos jovens japoneses era o fato dos jovens serem alunos do seminário de Arima – aberto pelos jesuítas no final de 1580 – ou seja, eles já estavam convertidos ao cristianismo e familiarizados com alguns costumes europeus.[16] A vida cotidiana no seminário jesuíta onde viviam incluía práticas japonesas e europeias, logo os jovens já estariam, de certa forma, familiarizados com muitos hábitos e diferenças culturais que possivelmente encontrariam ao longo da viagem

Por fim, outro ponto muito relevante para a seleção feita por Valignano foi a condição de «nobreza» dos jovens japoneses. A condição de «nobreza» daria à viagem maior status tanto na Europa quanto no Japão. De acordo com Jurgis S.A. Elisonas,

> Valignano's plan was to parade living examples of Jesuit success in the Christianization of Japan through Catholic Europe. He knew that a demonstration of influence attained among the Japanese ruling classes was an important if not indispensable part of the presentation of that image of success, and he fully intended to have his specimens subjected to inspection in the highest of European circles.[17]

Por essas razões, Valignano dificilmente poderia escolher convertidos «comuns» para fazer a viagem. Ele precisava de exemplares da «nobreza», a fim de assegurar seus objetivos para a embaixada. Na prática, tendo em mente que a organização social japonesa não se assemelhava à europeia, a «nobreza» que Valignano conseguiu para a Missão foram os jovens ligados aos *daimyō* católicos.

---

[13] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590**… pp.17.

[14] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590**… pp.17-18.

[15] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.875.

[16] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.876.

[17] ELISONAS - **Journey to the west**, p.32.

Em relação à comitiva que seguiria junto aos embaixadores, Valignano esperava acompanhá-los à Europa e relatar pessoalmente ao jesuíta superior geral, Claudio Acquaviva, o estado da missão da Sociedade na Ásia, especialmente no Japão. Ao chegar à Índia, no entanto, Valignano recebeu instruções de Acquaviva ordenando que ele permanecesse na Ásia como provincial. Em razão de sua permanência em Goa, Valignano encarregou o padre Nuño Rodrigues com a tarefa de acompanhar os jovens japoneses, levar suas cartas e registros à Europa e entregar algumas cartas dos *daimyō* para o Papa em Roma. Juntamente a Rodrigues estavam também o jesuíta Diogo de Mesquita, Jorge de Loyola – um japonês convertido – e dois serventes japoneses, Constantino Dourado e Agostinho.

A delegação de Valignano era de fato pequena, porém essa seria uma escolha proposital de Valignano. Apesar de ser nomeada como embaixada, a Missão Tenshō não pode ser de fato entendida como uma embaixada no senso usual do termo – representação de um governo ou chefe de Estado. Segundo Cooper,

> Valignano did not, of course, have the authority to organize a national embassy, and in any case Japan did not possess a central government at that time to be represented. Instead, he would settle for a less ambitious project and lead a small legation on behalf of the three Christian daimyo of Kyushu.[18]

Os jovens japoneses enviados à Europa, apesar de serem chamados de embaixadores, não exerceram um papel diplomático ou político. A viagem feita à Europa assume um caráter edificante, sendo possível constatar tal questão nas cartas escritas pelos *daimyō* católicos. As cartas presentes no «Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582» são destinadas ao Papa e ao Rei de Portugal – Dom Henrique I – e nelas observa-se a presença da questão religiosa – conversão ao cristianismo – e a justificativa para a não vinda dos *daimyō* à Europa. Para exemplificar tal questão, citamos um trecho da carta de Ōmura Sumitada enviada ao Papa Gregório XIII e a carta de Ōtomo Yoshige endereçada à Filipe II:

> Copia de hua carta de Dom Bartholomeu para sua Santidade.
>
> Ainda que seja atrevimento, com tudo co' a graça do Senhor humildemente offereço á Vossa Santidade esta ignorante carta. Por quanto Vossa Santidade está em lugar de Deos no mundo e juntamente por Santo Mestre, e Doutor de toda a Christandade, pelo qual passando eu em pessoa os mares havia de hir lá a beijar, e pór a cabeça debaixo dos pés de Vossa Santidade; mas por ter tantas ocupaçoens que me estorvão, Não o faço; assim que agora Nestes tempos Veio á estas terras tão remotas para Vizitalas o Padre Visitador da Companhia de JESUS , e com Sua Vinda depoes de haver ordenado Muitas Couzas dignas de Muitos agradecimentos , Se torna para Seos Reynos , e com esta boa ocasião Vay em sua Companhia Dom Miguel meo sobrinho Senhor de Chingiwa; e posto que nem elle , nem eu

[18] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590 …** p.12.

> temos merecimentos para fazer esta Viagem, nem atrevermos a chegar aos pés de V. Santidade, o qual fora para mim couza de grande agradecimento, e obrigação, rogo á V. Santidade humildemente se queira lembrar daqui por diante desta terra, e nova Christandade, e juntamente de mim, e fora disto não tenho desejo de outra couza alguma.[19]
>
> Carta, que el Rey Francisco de Bungo escreveo a el Rey de Hespanha D. Felippe, traduzida em Portuguez.
>
> Com a graça do Senhor escrevo á Vossa Real Magestade. Pelos P.es da Comp.a de JESUS, que nestes Reinos ensinão a doutrina da verdade, muitas vezes ouvi as couzas de V. Mag.e, e seos Reinos, pela dificuldade da navegação, e largo caminho athe agora não comuniquei co' V. Mag.e : O Padre Vizitador veio vizitar esta Xptand.e de Japão, e em dous annos, que por *cá esteve não se pode dizer q*uanta consolação recebem os co' sua presença; e boa ordé ; e quanto á my não posso encarecer a grande misericordia que recebi do Alto Deos dos Ceos, ordenando que eu recebesse Sua Santa Ley, e doutrina. Eu tenho determinado de mandar meo sobrinho Ito Dom Geronimo de Fiunga a beijar o pé de S. Santidade, e juntamente a Vizitar V. Mag.e, mas por estar no Miaco não pode ser; todavia mando meu primo D. Mancio de Fiunga, o qual vai em Companhia do Padre Vizitador; peço muito a V. Mag.e que em todo o queira favorecer, e juntamente daqui por diante a esta Christandade de Japão, e a mim. As mais couzas destas partes o Padre Vizitador, e D. Mancio as dirão á V. Mag.e, a quem co' amor peço os ouça.
>
> Aos onze de janeiro de 1582. O Sobrescrito diz. Offereçoa ao Santissimo e grande Rey Dom Felippe.
>
> Francisco de Bungo.[20]

Toda a missão jesuíta no Japão foi organizada de modo que os jesuítas estivessem em constante comunicação entre si, no arquipélago, como também com seus superiores em Roma e com o povo europeu, através de cartas. As cartas eram escritas de diferentes formas, a depender do destinatário da correspondência. Caso fossem para seus superiores, as cartas deveriam ser mais informativas do que edificantes, relatando o andamento das missões e suas dificuldades e avanços. De forma oposta, nas cartas destinadas à população geral «se produzia a imagem da Companhia para provocar edificação e apoio».[21] Essas cartas escritas pelos *daimyō* católicos são um grande exemplo dos escritos que visavam a edificação, pois apresentavam apenas interesses dos *daimyō* relacionados à religião, fato que evidenciava também os objetivos da Missão Tenshō.

Por fim, nas cartas enviadas à Europa não são mencionados interesses políticos ou econômicos. A Embaixada Tenshō também viajou em navios portugueses em rotas marítimas

[19] FRÓIS - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, p.149.

[20] FRÓIS - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, p.32.

[21] LONDOÑO, Fernando Torres - **Escrevendo cartas: jesuítas, escrita e missão no século XVI**, p.19.

portuguesas estabelecidas e, portanto, não postulou uma nova relação comercial entre o Japão e Portugal.[22] Tais questões demonstram novamente o caráter edificante da Missão Tenshō – um dos objetivos de Valignano para a legação japonesa.

A recepção da embaixada na Europa

A recepção dos jovens japoneses, embora sempre positiva, ocorreu de formas diferentes por onde passaram. Sua primeira recepção na Europa ocorreu em Lisboa de forma muito discreta. A Missão Tenshō chega à Cascaes – o porto de Lisboa – em 10 de agosto de 1584 e, após desembarcarem, foram conduzidos à residência jesuítica e à igreja de São Roque, onde foram recebidos cordialmente pela comunidade.

É interessante notarmos que não houve um grande espanto ou fascínio pelos japoneses em sua primeira recepção. Tal questão se deve em parte às instruções feitas por Valignano para a recepção dos embaixadores – este ordenou que a legação fosse conduzida com certa moderação – e também pelo fato de serem relativamente despercebidos como «exóticos».[23] Os japoneses foram vistos dessa maneira, inicialmente, em razão da familiaridade da população de Lisboa com populações estrangeiras. Esta questão pode ser vista no seguinte trecho escrito por Luís Fróis: «Nesta vizita, que fez ao Cardeal, não houve muito concurso de gente, que os viesse a ver, como nas outras partes; porque como Lixboa está acostumada a ver diversas nasções da India, e por haver nella tanto concurso de gente, não se atenta pelas couzas novas tanto em particular».[24]

Outra questão que também contribuiu para a pequena recepção dos jovens japoneses foi a proximidade de costumes adotados pelos emissários, visto que os jovens eram educados em um dos seminários dos jesuítas no Japão. Além disso outros elementos contribuíram para a falta de admiração sobre as chegadas japonesas: os emissários estavam vestidos com roupas europeias; eles conseguiam se fazer entender em português, embora dependessem do padre Diogo de Mesquita e outros para atuar como tradutores em ocasiões oficiais e também sabiam um pouco de latim. Tendo em mente tais fatores, Judith C. Brown afirma que « If then they aroused little attention in Lisbon, it was not just because Africans, Asians, and others were a common sight but also because Europeans could see the emissaries as extensions of themselves rather than as Others».[25]

Sobre a forma como os embaixadores foram vistos pelos europeus é interessante destacarmos que em diversas correspondências enviadas do Japão para a Europa é possível observarmos a criação de uma imagem positiva dos japoneses pelos inacianos, uma vez que eles eram vistos

[22] BATTS, Joshua - **Circling the Waters: the keicho embassy and japanese-spanish relations in the early seventeenth century**, p.273.

[23] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.877.

[24] FRÓIS - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, p.32.

[25] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p. 878.

com um grande potencial para a cristianização. No caso específico de muitos dos europeus que os observaram na Europa, houve a minimização das diferenças entre aqueles asiáticos e os europeus, da mesma forma como minimizaram as diferenças entre os próprios japoneses. Tais propensões podem ser constatadas nos retratos europeus existentes dos quatro jovens. Citamos como exemplo os retratos produzidos por Urbano Monte[26] (Figuras 1 a 5).



Figura 1 - Miguel Chijiwa



Figura 2 - Julião Nakamura



Figura 3 - Mancio Itō



Figura 4 - Martin Hara



Figura 5 – Padre Diogo de Mesquita

Nestas imagens podemos notar que os jovens japoneses são apresentados sem muita diferença entre si – de modo a aparentarem ser «todos iguais» – e também como versões minimamente alteradas dos europeus. Todos vestem roupas europeias e, embora seus olhos sejam menos arredondados do que os de seus anfitriões, o resto de suas características – o formato do rosto, nariz, lábios e penteado – são praticamente europeus. Por fim, podemos comparar a

[26] Urbano Monti foi um cartógrafo italiano.

imagem dos embaixadores com a imagem do Padre Diogo de Mesquita e é possível constatar que suas fisionomias são apresentadas de forma muito semelhantes entre si. Tal visão fica ainda mais evidente no quadro pintado por Domenico Tintoretto[27] (Figura 6):



Figura 6 – Mancio Itō

A obra encomendada durante a passagens dos jovens embaixadores por Veneza, retrata Mancio Itō de uma forma europeizada, e suas características que o diferenciavam dos europeus são basicamente apagadas.

Após a recepção em Lisboa, os embaixadores seguiram em direção a Madrid, passando por Évora, Vila Viçosa e Toledo. Em todas as paradas, os meninos foram bem recebidos pelas autoridades locais. A recepção dos jovens japoneses por Filipe II se deu de forma grandiosa, fato retratado por Fróis:

> Mandou lhe sua Magestade dous coches ricamente preparados com suas almofadas de veludo dentro, em que fossem, com algúa gente de guarda sua, que os acompanhas se: eles se vestirão ao modo Japão com suas catanas, tabis, e Xiquires calçados; e posto que *não houve particular acompanhamento de gente, conforme a ordem, q*ue sua Magestade tinha dado; todavia foi tanto o concurso da gente de pé, e de cavalo, que hião de traz, e ao redor dos coches, que se não podia buscar mais acompanhamento. Sahirão de caza as 3 horas depoes do meio dia; [...] e ao sahir dos coches no paço era tanta a Multidão, e concurso de gente de todo genero, que se ajuntava para os ver, que *não poderam entrar no paço p*or estarem apertados, e haver ja pedaço que el Rey os esperava, foi necessário que Sebastião de Santayo principal da camara de sua Magestade desse recado aos sargentos da Guarda para que com ella acodissem abaixo a lhes fazer caminho.[28]

[27] Domenico Robusti, também conhecido como Domenico de Tintoretto, foi um pintor italiano de Veneza.

[28] FRÓIS - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, p.30.

É interessante notarmos que as recepções mudaram após o encontro com Filipe II. A Missão Tenshō passou a ser recebida com grandes espetáculos e o interesse pelos meninos teve um grande aumento. Tal fato se deu, pois o rei e também o Papa anunciaram que a embaixada receberia as mais altas honras e assim passou-se a enxergar a embaixada com um maior prestígio e relevância.[29]

Após a estada dos embaixadores em Madrid, estes seguiram em direção a Roma, passando por outras regiões da Espanha e Itália. A Missão Tenshō chegou em Roma em 22 de abril de 1585 e foi recepcionada pelo Papa Gregório XIII no dia seguinte. Esta recepção seria muito diferente da reunião privada arquitetada por Valignano, pois o Papa havia decidido realizar uma cerimônia pública em grande escala com a presença de dezenas de cardeais e bispos na Sala Régia, onde reis e embaixadores eram normalmente recebidos:

> Chegada a hora, e estando tudo prestes conforme ao costume Romano, comessarão a caminhar para o Paço de S. Pedro desta maneira, e sahirão acompanhados de tudo o que em Roma os podia acompanhar co' tão solemnissima pompa, e apparato, que se affirmava haver sido dos mayores que nunca em Roma se fizerão. Hião no primeiro lugar, e diante de todos duas Companhias de cavalos ligeiros do Papa, nam armados co' lansas, mas vestidos co' suas libres co' a guarda dos Tudescos, e suas trombetas reaes, que de quando em quando tocavão muy sonoras. Depoes se seguirão as mulas dos Cardeaes ricamente ornadas de guarnições cubertas d'ouro, e as gualdrapas conforme ao tempo de pano morado, p que he de cor que os mesmos Cardeaes vestem na Queresma, e no Advento, em cada hu'as dellas hia hum criado do Cardeal co' capelo vermelho lansado sobre os hombros, as quaes erão tantas, quantos são os Cardeaes que em Roma se achavão, e assim como hião juntas , e ordenadas com grande quietação , e authoridade, assim cauzarão hu'a gracioza, e aprazível vista. A traz se seguião as familias dos Cardeaes, porque cada hum delles mandava sua familia co' a mula, e cada hum delles tinha feito já seu parlamento, e offerecimento da parte dos Cardeaes Seos Senhores. Vinhão a traz as familias dos Embaixadores que rezidem na Corte Romana. Seguiãose Mais os Camareiros do Papa, e os Escudeiros, e todos os mais Officiaes do Sacro Palacio, com seos vestidos, e roupetas vermelhas por ordem. Depoes destes os Clerigos da Camara de Sua Santidade. Seguiãose mais toda a Cavallaria Romana, que facilmente se pode congeiturar quanta seria em tempo, e dia, que *só a curiozidade tinha revolta todo Roma co› dezejos de ver Principes de tão pouca idade virem detão alongadas, e peregrinas terras. Acabada a Cavallaria vinhão treze tambores, ainda q*ue somente os nove soavão, por ser tanta a multidão da gente que concorria e este novo espetaculo, que *não podião sem difficuld*ade romper p ella [...].[30]

Estas recepções grandiosas – feitas por Filipe II e pelo Papa Gregório XIII – se devem em grande parte ao momento muito oportuno em que a embaixada chega à Europa. Tendo conquistado Portugal e suas colônias, Filipe II almejava afirmar seu poder sobre seu império global e, certamente não prejudicaria seus objetivos receber emissários japoneses que estavam determinados

[29] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.885.

[30] FRÓIS - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, p.126.

a reconhecer publicamente que entre todos os reis e príncipes cristãos, ele era o mais eminente. Já em relação ao Papa, este estava forçado pelas circunstâncias a aceitar uma esfera católica diminuída na Europa, logo o pontífice estava ansioso para aceitar a homenagem e a obediência dos emissários japoneses e para mostrar o triunfo do catolicismo ao resto do mundo.[31]

Por fim, em relação à recepção entusiástica feita pela população europeia é interessante notarmos a curiosidade despertada pelos jovens japoneses. Os europeus já tinham ouvido falar da misteriosa e remota ilha de Zipangu de Marco Polo, no outro lado do globo, bem como dos trabalhos heroicos de Francisco Xavier naquele arquipélago distante. Durante a passagem da Missão Tenshō foi possível ver com seus próprios olhos os «príncipes» daquela terra desconhecida. Entretanto, não era a primeira vez que um japonês havia ido à Europa. Bernardo de Kagoshima foi o primeiro japonês a visitar a Europa na década de 1550. Bernardo foi um dos primeiros convertidos de Xavier: «he was sent to Europe by the Jesuits to be an example of 'the new and miraculous fruit of the Holy Church' as well as to see Europe with his own eyes so that he might tell his countrymen about it upon his return to Japan»[32], no entanto, este não despertou a mesma curiosidade dos europeus. Então, como explicar a grande curiosidade despertada pelos jovens embaixadores japoneses?

Certamente o contexto em que foram apresentados foi de grande influência para a diferença das recepções, uma vez que Bernardo não era um representante de autoridades japonesas e também não foi ao encontro de dignitários europeus. Segundo Cooper, « […] the popular enthusiasm for the legation would never have reached such heights had not European rulers, both ecclesiastical and secular, gone out of their way to honour the Japanese».[33]

Além do status dos jovens embaixadores e da Missão Tenshō, a maneira como os europeus viam os jovens japoneses foi essencial para a forma como foram recepcionados. Os meninos eram diferentes dos europeus – suas feições, cor da pele e corpo eram diferentes – logo eram o «outro»,

> But in many respects they were the non-Other as well. For the most part they wore European clothes, they spoke passable Portuguese, they studied Latin, they played European musical instruments, they appear to have been educated and well-mannered, […]. Savages from darkest Asia they were certainly not.[34]

Tal semelhança com os europeus foi um dos principais fatores que desencadeou a curiosidade que moveu as recepções. Na realidade, o que os europeus «descobriram» com a primeira embaixada japonesa na Europa foi que sob as roupas e o corpo dos japoneses parecia bater o coração de um cortesão europeu e a alma de um cristão.[35]

---

[31] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.885.

[32] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.886.

[33] COOPER **- The Japanese mission to Europe, 1582-1590 ,** p.167.

[34] COOPER **- The Japanese mission to Europe, 1582-1590 ,** p.166.

[35] BROWN - **Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe**, p.905.

O retorno da embaixada ao Japão

O retorno da Missão Tenshō ocorre em meio ao processo de expulsão dos jesuítas do Japão. No período em que a viagem à Europa aconteceu, ocorreram diversas mudanças, tanto no Japão, quanto na própria Missão Tenshō. Os jovens japoneses não eram mais adolescentes e já não eram mais reconhecíveis por seus familiares. Ōtomo Sōrin e Ōmura Sumitada, dois dos três *daimyō* que representaram o Japão na Europa, morreram durante a ausência da legação. Além disso, Toyotomi Hideyoshi, iniciou uma perseguição anticristã, ordenando que os missionários deixassem o Japão.

Em 22 de abril de 1588, 6 anos após o início da Missão Tenshō e quase 2 anos após haver deixado a Europa com escala em Moçambique, os jovens japoneses deixaram a Índia, onde fizeram outra escala, e partiram em direção ao Japão acompanhados por uma delegação de 17 jesuítas, dentre estes, destacamos Alessandro Valignano. O então Visitador segue para o Japão com o título de embaixador do vice-rei da Índia, levando consigo os presentes e cartas recebidas durante a sua estada em Goa, bem como durante as viagens da Missão Tenshō pela Europa, uma imprensa, e 2 dos quatro cavalos árabes que Valignano, planejava apresentar a Hideyoshi.

Chegando em Macau, a delegação de Valignano foi forçada a permanecer na região, pois a nau do trato portuguesa já havia partido para Nagasaki naquele ano. A estada forçada em Macau

> enabled the printing press to be put to good use, and two substantial volumes were produced, the first appearing in the same year as the party arrived at the port. It also gave the indefatigable Valignano time to compile the first draft of his Apologia in January 1598, and he later revised the text in Japan.[36]

Finalmente, em 23 de junho de 1590, a comitiva de Valignano partiu de Macau na nau de Henrique da Costa em direção ao arquipélago Japonês e a comitiva de Valignano chega ao porto de Nagasaki em 21 de julho de 1590.

Ao chegar ao Japão, Valignano articulou um encontro com Hideyoshi e, enquanto aguardavam serem recebidos pelo Kanpaku[37], a missão Tenshō fez visitas de cortesia aos *daimyō* dos territórios próximos de Ōmura e Arima. Durante esse período, os jovens embaixadores atraíram muita atenção da população local e foi possível que conversassem com japoneses, cristãos e não cristãos, sobre sua viagem à Europa. Nessas oportunidades foram exibidos alguns dos presentes recebidos pelos embaixadores, como pinturas, livros, mapas e moedas. Foi também durante o período de espera da Missão pelo seu encontro com Hideyoshi que

> the boys received a constant succession of distinguished visitors on their way to or from court to offer New Year congratulations to Hideyoshi. These included Mōri Terumoto (*daimyo* of Hiroshima and Yamaguchi), Kuroda Nagamasa (Fukuoka), and Sō Yoshitomo (Tsushima), and these lords conversed with the

[36] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590**, p. 151.

[37] Título conferido a Toyotomi Hideyoshi de Regente do Imperador.

> boys and listened appreciatively to their playing European music. As far as meeting influential people was concerned, the delay at Muro at that particular time of the year could not have been more providential.[38]

Após o tempo de espera, a comitiva de Valignano encontrou-se com Toyotomi Hideyoshi em 3 de março de 1591. Tal encontro atraiu a atenção de muitos japoneses e, enquanto a cavalgada passava lentamente pelas ruas da capital, grandes multidões se reuniram para assistir ao espetáculo incomum de uma procissão europeia.[39] Durante o encontro com Hideyoshi os jovens japoneses tocaram instrumentos musicais aprendidos na Europa, relataram como foi sua experiência na Europa e entregaram as cartas e presentes trazidos de sua viagem. Hideyoshi chegou a pedir que Mancio Itō ficasse a viver na corte, entretanto, ele recusou o convite pelo fato de estar prestes a entrar no noviciado.[40]

O projeto de Valignano havia sido concluído após o encontro com Hideyoshi, no entanto, ainda restava um último dever para os jovens embaixadores executarem. A comitiva de Valignano seguiu para Arima a fim de apresentar a Harunobu os presentes papais trazidos de Roma. Em seguida, os jovens japoneses foram ao encontro de Ōmura Yoshiaki[41], e da mesma forma apresentou-lhe os presentes papais.

Finalmente, a Missão Tenshō havia chegado ao fim. Os jovens embaixadores sobreviveram às longas e perigosas viagens à Europa; visitaram diversas cidades de Portugal, Espanha e Itália, conheceram 2 Papas – podendo testemunhar a ascensão de Sixto V – Filipe II e sua família, e dezenas de figuras políticas e religiosas; viveram meses em Moçambique, Goa e Macau; retornaram ao Japão como membros da comitiva de Valignano – enviado na função de embaixador do vice-rei da Índia – e foram recebidos em uma audiência formal de Toyotomi Hideyoshi, o governante virtual de todo o Japão.

Os frutos da embaixada

Segundo Charles R. Boxer, «This embassy fulfilled his [Valignano] double intention of attracting the attention of Christendom to the splendid progress the Jesuits were making in Japan, and of impressing the Japanese with the power and civilization of Catholic Europe»[42]. Por conseguinte, a atenção gerada pela embaixada também buscava ajudar a amenizar as dificuldades relativas aos custos financeiros e a falta de mão-de-obra missionária no Japão. Segundo Rui Manuel Loureiro,

[38] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590**, p.154.

[39] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590,** p.155.

[40] RODRÍGUEZ, Carlos Alfredo Martínez - **Alessandro Valignano (1536-1606) e a missionação do Japão: um projeto de inculturação**, p.45.

[41] Filho de Ōmura Sumitada.

[42] BOXER, Charles Ralph - **The Christian Century in Japan 1549-1650**, p.73.

> 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".[43]

A trajetória dos quatro embaixadores foi amplamente difundida pelos quatro cantos da Europa e das Américas, e os jesuítas usaram intensamente a Missão Tenshō como propaganda da Companhia de Jesus. Tal fato pode ser constatado através das «[...] 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»[44]. É interessante salientarmos que essas publicações não se limitaram aos três países visitados pela Missão Tenshō – Portugal, Espanha e Itália. Apesar da maioria das publicações serem originárias da Espanha e da Itália, havia relatos feitos em vários idiomas e em outros países e cidades, como Alemanha, França (Douai e Paris), Praga, etc.[45] Esta impressionante lista de publicações indica que a fama da comitiva de Valignano não se limitou aos três países que visitou, nem mesmo aos meios católicos.

A constante difusão de informação sobre o Japão e a construção de uma imagem positiva dos japoneses pelos jesuítas atraiu outras ordens religiosas ao arquipélago, interessadas em atuar no local divulgado como favorável à disseminação do catolicismo. Os agostinianos e franciscanos chegaram ao Japão no ano de 1584, seguidos pelos dominicanos em 1587. Fato de grande desaprovação dos jesuítas, que defendiam «a importância estratégica de fazer a evangelização apenas por intermédio de uma só ordem religiosa e apenas através do padroado português».[46]

O monopólio da missão católica no Japão foi adquirido pelos jesuítas no mesmo ano da chegada da Missão Tenshō em Roma, em 1585. Este foi concedido através do breve *Ex pastoralis officio*, assinado por Gregório XIII. Tal questão era de grande interesse de Valignano, visto que este era um dos principais objetivos estipulados pelo Visitador para a embaixada japonesa.

---

[43] LOUREIRO, Rui Manuel - **Livros europeus para o Japão: algumas notas sobre o de missione legatorum iaponensium (macau,1590)**, p.243.

[44] LOUREIRO - **Livros europeus para o Japão: algumas notas sobre o de missione legatorum iaponensium,** p.243.

[45] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590,** p.164.

[46] FRANCO, José Eduardo - **Jesuítas e franciscanos perante as culturas e as religiões do Extremo Oriente: o caso da Apologia do Japão e a dramática missionação das Ilhas do Sol Nascente**, p.212.

Valignano em várias correspondências se mostra completamente contrário à vinda de missionários de outras ordens ao Japão, pois temia que a chegada de membros inexperientes na vida e costumes japoneses atrasasse sua política de difusão do cristianismo no arquipélago. Podemos observar o posicionamento do jesuíta no seguinte trecho:

> Las qualidades, costumbres , y modo de preceder de los Japones son tan diferentes , y contrarios a los Nossos , que no es aun Japon capaz del modo de proceder que tienen otras religiones de Europa; y como esto no pueden bien entender, sino despues de mucho tempo, y mucha experiencia, vivendo elles a Japon, han de hacer pr.o los erros , q nosotros hizemos al principio , q seran aora peores, y no ayudaran para mas, que deshazer lo que nosotros despues de haver tomado mucha experiencia de la tierra, passando por muchas tribulaciones, vamos aora haciendo. Como arriba a quedadho , no es Japon q se pueda hacer fundamentalmente de governarse por medio de estrangeros; porque no es gente de tan poco brio, ni de tan poco saber , que sufre esso, y por esso no se ha de hazer cuenta sino de criar naturalles , y dexarles despues *á* ellos el governo de sus Iglesias , y para esso basta una sola Religion para começarlos a encaminhar.[47]

Ao mesmo tempo em que buscava retratar o Japão como um local muito próspero para a difusão do cristianismo, Valignano não desejava que missionários de outras ordens fossem ao Japão – ambicionando manter o monopólio jesuíta no arquipélago. Ou seja, a ida dos quatro jovens japoneses à Europa deveria apenas atrair recursos, promover os trabalhos feitos pelos jesuítas e impressionar os jovens japoneses. A embaixada teria, portanto, fins propagandísticos muito bem definidos e orquestrados. A fim de que tudo ocorresse da forma como foi idealizada por Valignano, o jesuíta deixou diversas instruções sobre como as atividades da embaixada deveriam ser conduzidas.

Podemos citar como exemplo dessas instruções a forma como os jovens japoneses deveriam ser acolhidos. Embora Valignano desejasse que os jovens japoneses fossem muito bem recebidos,

> Valignano stressed repeatedly that the legation should be conducted on a low key. In letters to the pope, the Jesuit General, and King Philip II of Spain, he asked that the boys be received 'with few demonstrations of honour, but with many of affection'. They should not be housed in palaces or mansions, but in Jesuit residences. He laid down that solemn and public receptions should not be organized in their honour, and everything should be kept on a small and inconspicuous scale. That these recommendations were later totally disregarded in Europe cannot be blamed on Valignano.[48]

[47] FRÓIS - **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, pp.233-234.

[48] COOPER **- The Japanese mission to Europe, 1582-1590,** p.17.

Deste modo, a forma específica de como a Missão Tenshō deveria ser organizada e recepcionada indica a intenção de Valignano para a legação – nesse caso, a embaixada deveria atrair apenas a atenção desejada pelo jesuíta e evitar que os jovens japoneses tivessem contato com questões vistas como negativas pelos jesuítas, como por exemplo o protestantismo.

Por fim, outro objetivo atingido por Valignano com a embaixada foi o arrecadamento de fundos para a missão católica. Tal questão é parcialmente resolvida, pois o Visitador de fato conseguiu uma pequena ajuda financeira. Esta foi concedida pelo Papa Sisto V que foi empossado durante a estada dos embaixadores em Roma. Segundo Cooper,

> As their stay in Rome was drawing to a close, the pope made his final gifts and promises, which turned out to be far more generous than expected. He confirmed his predecessor's annual gift of 4,000 ducats for the seminaries in Japan, and then added another 2,000. They were told that this gift would begin in that same year, and would continue in perpetuity. Other gifts destined for the daimyo who had sent the embassy were handed over, including swords decorated with gold and silver, and a velvet hat. To Bartholomew was presented an apostolic brief promoting him to the ranks of Catholic kings. Then there were sets of liturgical vestments, with a total value of 30,000 crowns, given to the mission. In addition, 3,000 crowns were donated towards the expenses of the legates' return journey.[49]

Apesar da conquista de Valignano, tal ajuda financeira foi descontinuada pouco tempo após o retorno dos jovens japoneses ao Japão e não houve nenhum outro projeto de financiamento da missão católica no Japão por parte da Igreja ou das coroas ibéricas.

Considerações finais

Para Valignano a embaixada japonesa tinha três objetivos principais. O primeiro era obter uma solução para as dificuldades financeiras da missão japonesa e adquirir um maior apoio de Roma e das Coroas Ibéricas. Em segundo lugar, a embaixada deveria atrair a atenção das elites clericais e seculares da Europa para o Japão, demonstrando, através da presença e testemunho dos quatro japoneses, que o trabalho dos jesuítas no Japão era triunfante e merecedor de reconhecimento. Em terceiro lugar, a Missão Tenshō deveria impressionar os jovens japoneses a fim de que estes servissem como testemunho da grandiosidade da religião cristã e dos reinos católicos europeus.

O projeto de Valignano pode ser visto como um sucesso incompleto, uma vez que estes objetivos foram parcialmente atingidos. Os quatro jovens embaixadores sobreviveram à longa e perigosa jornada, fato que por si só pode ser considerado um dos grandes triunfos da empreitada de Valignano. Esta observação não é feita impensadamente, uma vez que se um ou mais dos meninos tivessem morrido no caminho (dois deles adoeceram na Europa, e as

[49] COOPER - **The Japanese mission to Europe, 1582-1590,** p. 102.

viagens marítimas eram muito perigosas), então a comitiva de Valignano certamente não teria sido considerada como um sucesso.

Em relação ao primeiro objetivo de Valignano, este de fato conseguiu uma pequena ajuda financeira para a missão católica no Japão. No entanto, tal ajuda foi descontinuada pouco tempo após o retorno dos jovens japoneses ao Japão. Apesar da atenção dada à Missão Tenshō, o investimento na missão católica no Japão não se mostrou como objetivo central da Igreja ou das monarquias católicas europeias, uma vez que não houve nenhum tipo de projeto que buscasse apoiar mais concretamente a ação missionária no arquipélago japonês.

No que diz respeito ao segundo objetivo de Valignano, a embaixada recebeu muitos presentes e olhares por onde passou. A delegação de Valignano foi recebida por diversas figuras de muito poder e prestígio, como o Papa Gregório XIII, o Papa Sisto V, Filipe II e Toyotomi Hideyoshi – durante seu retorno para o Japão – e, em muitos casos, recebeu grandes recepções da população das regiões por onde passou. A grande quantidade e diversidade das publicações produzidas sobre a Missão Tenshō também demonstram o grande alcance e relevância das notícias sobre a embaixada. Entretanto, esta atenção recebida pelos jovens japoneses não chegou a mobilizar o apoio que Valignano tanto desejava. A curiosidade pelo «outro» – neste caso o povo japonês – foi manifestada em grande parte devido à importância que lhes foi dada pelo encontro com autoridades europeias e pela forma como os europeus enxergaram os meninos japoneses. Os jovens foram vistos como possíveis cristãos, civilizados, ou seja, diferentes fisicamente dos europeus, mas semelhantes na medida em que não eram considerados «selvagens», como os indígenas nas Américas, por exemplo. Os europeus não os viam como iguais, mas sua curiosidade foi despertada exatamente pelo «potencial» que os japoneses possuíam, ou seja, os europeus podiam de certa forma, enxergar certas semelhanças entre ambos os lados, mesmo que sempre apontando os japoneses como inferiores. Tal curiosidade não passou disso, apenas curiosidade sobre o diferente, e apesar de ser bem sucedido em usar a Missão Tenshō como propaganda da missão católica no Japão, Valignano não teve sucesso em transformar essa atenção em apoio e ação.

Com relação ao terceiro objetivo de Valignano, este foi de certa forma bem sucedido, pois os jovens foram bem recebidos ao voltar ao Japão e puderam relatar suas experiências a vários japoneses, cristão e não cristãos, porém não é possível averiguar que tais relatos impactaram de forma significativa a maneira como os japoneses viam os europeus e a Europa. Apesar dos jovens embaixadores terem retornado ao Japão e servido de testemunho das «grandiosidades da civilização europeia», seus relatos na prática não geraram grandes frutos, visto que o encontro da comitiva de Valignano com Toyotomi Hideyoshi não impediu a perseguição e expulsão dos cristãos do arquipélago.

Por fim, a Missão Tenshō apresentou o Japão à Europa e a terra misteriosa apontada há muitos anos por Marco Polo – nomeada como «Zipangu» – havia se tornado uma realidade para os europeus.

Bibliografia

BATTS, Joshua – **Circling the Waters**: the Keicho embassy and Japanese-Spanish relations in the early seventeenth century. 2017. Tese (Doutorado em Filosofia) – Columbia University, Nova York, 2017.

BOXER, Charles Ralph – **The Christian Century in Japan 1549-1650**. Los Angeles: University of California Press, 1967.

BROWN, Judith C. – Courtiers and Christians: the first Japanese emissaries to Europe. **Renaissance Quarterly**, [S.I.], v. 47, n. 4, p. 872-906, dez. 1994.

COOPER, Michael – **The Japanese Mission to Europe, 1582-1590: The Journey of Four Samurai Boys through Portugal, Spain and Italy**, [S.l.]: Brill, 2005.

ELISONAS, Jurgis Saulius Algirdas – Journey to the west. **Japanese Journal of Religious Studies**, Nagoya, v. 34, n. 1, p. 27-66, jan. 2007.

FRANCO, José Eduardo – Jesuítas e franciscanos perante as culturas e as religiões do Extremo Oriente: o caso da Apologia do Japão e a dramática missionação das Ilhas do Sol Nascente, **História Unisinos**, v. 11, n. 2.

FRÓIS, Luís – **Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582**, manuscrito, s.d., Biblioteca Nacional de Lisboa, Códice 11099.

LONDOÑO, Fernando Torres – Escrevendo cartas: jesuítas, escrita e missão no século XVI. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 22, n. 43, p. 11-32, jul. 2002.

LOUREIRO, Rui Manuel – Livros europeus para o Japão: algumas notas sobre o de missione legatorum iaponensium (macau,1590). In: RODRIGUES, Vítor Gaspar; AVELAR, Ana Paula (org.). **Os portugueses e a Ásia Marítima: trocas científicas, técnicas e sócio-culturais (séculos xvi-xviii)**. [S.L.]: Academia de Marinha, 2020.

MASSARELLA, Derek – Envoys and Illusions: The Japanese Embassy to Europe, 1582-90, "De Missione Legatorvm Iaponensium", and the Portuguese Viceregal Embassy to Toyotomi Hideyoshi, 1591, **Journal of the Royal Asiatic Society, Third Series**, v. 15, n. 3, p. 329–350, 2005.

RODRÍGUEZ, Carlos Alfredo Martínez – **Alessandro Valignano (1536-1606) e a missionação do Japão**: um projeto de inculturação. 2019. Dissertação (Mestrado em Teologia) – Universidade Católica Portuguesa, Porto, 2019.



V

REVISITANDO VASCO DA GAMA ATRAVÉS DA VOZ DE LUÍS DE CAMÕES

GUERRA, PAZ E *PAZES*. LUÍS DE CAMÕES E A IDEOLOGIA ARISTOCRÁTICA DO FAZER A GUERRA

António Vasconcelos de Saldanha[1]

Resumo

Pertencente a uma nação em vias de concluir um processo expansionista de quase cem anos de duração, Luís de Camões, soldado e fidalgo, condensa na sua obra maior a tensão latente no mundo da expansão a oriente e as soluções realistas que Portugal concebeu e praticou para a superar. Camões a tudo deu voz: formado numa cultura que em matéria de paz e guerra no exterior do orbe cristão se baseava ainda em referenciais de origem medieval, Camões não escondeu e manifestou inequivocamente a simpatia pela consagração do primado das prática convencionais, as *pazes*, como sustento pacífico e imediato do relacionamento entre mundos opostos onde a guerra e não a paz foi entendida como o "estado natural" correspondente ao confronto desenrolado nos planos religioso, político e económico.

Abstract

Belonging to a nation on the verge of completing an expansionist process spanning nearly a hundred years, Luís de Camões, soldier and nobleman, encapsulates in his greatest work the latent tension in the world of eastern expansion and the realistic solutions Portugal conceived and practiced to overcome it. Camões gave voice to it all: educated in a culture that, regarding peace and war beyond the Christian world, still relied on medieval frameworks, he did not conceal—and in fact unequivocally expressed—his sympathy for the primacy of conventional practices, *pazes* or peace treaties, as the peaceful and immediate foundation for relations between opposing worlds where war, not peace, was understood as the "natural state" corresponding to the confrontation unfolding on religious, political, and economic fronts.

[1] Professor Catedrático do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor Emérito da Universidade de Macau – RPC. Membro Efectivo da Academia de Marinha.

No ano em que se comemora o duplo quingentésimo aniversário da morte de D. Vasco da Gama e do nascimento de Luís Vaz de Camões, não é demais recordar que o eixo de Os Lusíadas é a viagem do primeiro, onde Camões simbolicamente representou a antiguidade e a continuidade da empresa de um Estado cristão em dinâmica expansiva.

Setenta anos passados sobre a viagem do Gama, Camões – poeta, soldado e fidalgo – foi co-partícipe na execução de um projeto ainda dinâmico no seu tempo, que, em intervenção consciente, adoptou e sustentou.

Consagrou-lhe o perfil em 1572 n' *Os Lusíadas* desenvolvendo uma narrativa histórica fundada em escala bem definida de interesses, de valores e finalidades do poder inerente a uma acção expansiva que vinha do passado e que acaba por continuar a projectar no futuro.

Daí o profético canto II anunciar que os Portugueses "estão a mostrar novos mundos ao mundo", construindo "fortalezas, cidades e altos muros", desmantelando "os muito belicosos e duros turcos", dominando "os Reis da Índia, livres e seguros", todos fatalmente "subjugados ao poderoso rei".

Este rei, na economia ideológica d'*Os Lusíadas* tanto poderia ser Manuel, João, Sebastião ou mesmo Filipe, em cujos dias portugueses Camões já não viveu.

Pouco importava: como o Poeta logo declara na segunda estância do canto primeiro do Poema, o que os une em comunhão de "memórias gloriosas" é o papel de executores de um projecto político em "terras viciosas de África e de Ásia" que andaram "devastando", que se foca na "dilatação", isto é, na expansão da "Fé e do Império".

Numa viva síntese poética, Camões deu assim corpo e vida a ideias fundamentais herdadas do pensamento e da política de um mundo mais antigo, umas de origem política e outras de origem intelectual e espiritual.

Orientado por esse *topos* da "dilatação da Fé e do Império" – que é a chave-mestra de todo o poema, desenrola-se, pois, o canto do processo de expansão dos portugueses, desde o seu torrão originário na Europa, "onde a terra acaba e o mar começa", até aos limites possíveis que já no tempo de Camões estavam postos nos mares da China e do Japão.

***

Desde o final da Idade Média e no início da Idade Moderna que existia uma miríade de razões que levaram as Coroas ibéricas a empreender "processos de expansão", ou, para usar dos termos então correntes, "processos de descoberta e conquista do além-mar".

Na origem do sistema sacro-político do orbe Cristão onde, tanto a Ocidente como a Oriente, se exibiu o estandarte dos sucessores do Império Romano cristianizado, não houve potência grande ou aspirante a sê-lo que não estivesse empenhada em aumentar a sua força, a fim de garantir os seus interesses numa expansão implacável e competitiva.

Apropriar-se do espaço, demarcar os seus limites e excluir os seus concorrentes numa competição semelhante são algumas das acções mais marcantes, associadas permanentemente

ao impulso natural de engrandecimento territorial de todas as unidades políticas soberanas, norteadas por ideologias e culturas políticas.

Todavia, no contexto europeu e no que respeita à Península Ibérica dos séculos XV e XVI, o espaço de expansão, o perfil da cultura política que gerou uma dinâmica de "dilatação da fé e do império" adquiriu tonalidades distintivas em relação a outros processos na história europeia.

Numa perspectiva essencialmente temporal, como a qualquer outro processo de expansão política europeia, à expansão dos Portugueses presidiu a ambição dos benefícios que vieram com o aumento e o controlo de recursos materiais e humanos. A esta ambição acresceu outra: a do prestígio nacional adquirido no contexto do orbe Cristão pela via de um sinal de eleição providencial, bem assim como a glória temporal de príncipes, a quem o poder ou o prestígio foram sempre medidos não exclusivamente pela capacidade de adquirir, mas também pela de manter e incrementar o adquirido.

A diferença está na presença da perspectiva espiritual, presidindo à expansão razões com razoes próprias, nomeadamente a consciência premente da necessidade da viabilidade política e da segurança do reino.

Viabilidade política e da segurança que se estribava desde os tempos da Reconquista num impulso natural de engrandecimento territorial disciplinado por uma convicção da sua instrumentalidade para a defesa e propagação de um credo religioso.

***

A política portuguesa de expansão oriental não podia assim deixar de dar origem a um número importante de perturbações sociais, económicas e religiosas justificativas de uma tensão latente ou mesmo da explosão de conflitos entre os Portugueses e muitos dos potentados orientais com quem se relacionaram.

O próprio Camões esclarece n'Os Lusíadas, que a expansão a Oriente se faz desmantelando "os muito belicosos e duros turcos", dominando "os Reis da Índia, livres e seguros", todos fatalmente "subjugados ao poderoso rei". Alias, a aderência de Camões a tese da cruzada – estudou-a Silva Dias -- não se presta também a duvidas.

Em Camões, como em quase todos os intelectuais portugueses do seu tempo, a faceta bélica da expansão está enquadrada no conceito de *cruzada* que é também aos seus olhos uma *guerra justa*.

A cruzada não é, porém, no seu juízo (como aliás no de Damião de Góis, no de Garcia de Resende, ou no de Diogo de Teive), apenas a guerra ao mouro no Norte de Africa; é-o, igualmente, a guerra contra ele no Oriente. Assim está claro na exortação que, numa hora critica , faz ao Rei D. Sebastião. Não contém essa exortação uma escolha entre a prioridade da expansão norte-africana e a prioridade da expansão asiática. Mas contém a ideia nítida de que a expansão periga sem um golpe bélico mortal no «torpe ismaelita cavaleiro» (I, 8), ou seja, no mouro do Norte de Africa, e outro, não menos mortífero, no «turco oriental», aquele que, associado ao gentio, batalha contra os Portugueses para os lados do Ganges.

Neste contexto, não admira que se considerasse a guerra e não a paz como o estado natural e correspondente ao confronto desenrolado nos planos religioso, político e económico, e o Oriente todo, para usar da palavra do cronista Couto, uma terra *"rodeada de inimigos que nos desejam beber o sangue"*. É neste quadro que se deve interpretar a importância que a questão da violência, da guerra e da paz assume no mundo intelectual de Luís de Camões.

***

Camões tem manifesto orgulho no exercício das armas que ele próprio praticou: chamou-lhe o "soberbo exercício da milícia". Aliás, ele é por nascimento e meio, um fidalgo. Manifesta-se a consciência de classe na injunção final dos *Lusíadas* ao Rei D. Sebastião que é a apologia dos cavaleiros e do seu papel na empresa expansiva:

> "Os cavaleiros tende em muita estima, / pois com seu sangue intrépido e fervente / estendem a lei de cima".

É também um homem que sabe o que é a guerra, e que, ocasionalmente, invoca com orgulho o "saber de experiência feito" do soldado que foi em Marrocos e na India:

> "A disciplina militar prestante/ não se aprende na fantasia, sonhando, imaginando ou estudando/ senão, tratando ou pelejando/
> É um tratadista anónimo de Quinhentos, que, no fundo, concentra num aforismo tudo o que vai no espirito de Camões: "fala melhor da paz quem a faz, e melhor ainda quem sabe o que é a guerra".

Basílio Teles analisou com argúcia essa sensibilidade do soldado que foi Camões à dimensão obscura e íntima do espírito do combatente. A certeza de que na guerra a força moral deve ser soberana; o fragor da reacção das vontades, o conjunto complexo dos factores que imperam sobre quem combate, desde o capitão que serenamente prevê, combina e ordena, até ao simples soldado, perdido na massa anónima das formações, entregue aos estímulos do medo e a todos os abalos da psique"

***

Camões é um homem do seu tempo na aderência a ideia da forma ideológica de um projecto expansivo que cedo se compreende que tinha de assentar numa guerra de aniquilação de um inimigo histórico.

Mas em Camões não devemos confundir a instrumentalidade da guerra num projecto expansionista que a exige, com o conceito abstracto de guerra que Camões partilha com algumas correntes do humanismo.

Antes de mais, delas e do apreço pela lição dos clássicos ressuscitados, vem, para além da utilidade para a discussão moral, a consideração da guerra como um fenómeno preferencial digno do registo e do comentário da história e da representação artística, poética, literária

e pictórica. É nesse quadro que Camões, o épico, mereceu que Camilo Castelo Branco lhe chamasse "um grande cantor de batalhas"

Do Humanismo vem também a Camões a afirmação da "bélica excelência" sustentada pela idealização dos grandes capitães, nobilitados pela equiparação aos grandes conquistadores da antiguidade como Cesar ou Alexandre e pela capacidade de conjugar "o soberbo exercício da milícia" e a nobreza do saber. De facto, Camões, para caracterização do herói não se restringe ao elogio do valor puramente bélico, mas a conjugação deste "com a cultura e estudo".

Só por isso se estabelece a condição da excelência: "não houve forte capitão/ que não fosse também douto e ciente". Júlio César – aquele "cujas armas não lhe impediam o estudo – é um exemplo clássico, mas há outros tirados da história portuguesa da expansão.

Vinculado à exaltação heroica dos Portugueses, é inquestionável o fascínio de Camões pelos heróis da primeira expansão: Albuquerque, Castro, os Almeidas. Sobre todos, sobrenada Duarte Pacheco Pereira, o do *Esmeraldo*, que, como nenhum outro, diz Camões, foi "na guerra forte e sábio".Mas não nos deixemos iludir: em Camões o elogio da milícia não implica o elogio da guerra cujo é o objectivo último.

***

Recorde-se que Camões foi expoente de uma ideologia aristocrática. Não apenas pelas ideias que bebeu com o leite da fidalguia do berço, mas, sobretudo, aristocrática no sentido da pertença a uma elite educada que comungou de uma cultura política que enquadrou as grandes decisões do processo expansivo.

Assim, a acção norteada pela conquista e a exaltação épica dos feitos de Portugal não exclui, antes coexiste com o primado da paz que o espírito aristocrático do humanismo defendeu. Foi o génio da arte poética que deu a Camões liberdade para contrastar a guerra e a paz, e sobrepor a nobreza desta ao brilho heróico da primeira. O princípio não era de Camões, mas de toda uma elite da mesma educação humanística e cristã. Ou seja, a arreigada convicção da unidade fundamental do género humano afirmada pelo Cristianismo, que conduzia facilmente a que a guerra fosse entendida como algo *contra natura*, basilarmente criminoso e fratricida. Sá de Miranda escreveria em termos singelos que a guerra é "imiga de todo bem"

Todavia, sem prejuízo do espírito humanístico em que o seu pensamento está embebido, Camões não é um teórico da paz em abstracto. Há nitidamente sinais da autoridade do soldado experiente que recorda claramente o som das trombetas na batalha: um som "horrendo, fero, ingente e temeroso".

Preza a paz, elogia-a deseja-a, mas explica-a não apenas pela obrigação de a aplicar por princípio abstracto, mas sobretudo pela necessidade de evitar os horrores da guerra que conhece de experiência feito. É nos Lusíadas, que compreendemos que Camões é um homem dividido entre a profundamente sentida necessidade de glorificar a empresa expansiva dos portugueses e a patente repugnância pelos inevitáveis custos do exercício dos meios de a levar avante: a força, a violência, a guerra.

Há porém em todo o texto dos Lusíadas um momento em que o Poeta revela em plenitude o dilema: é o da partida do Gama invetivado pelo *Velho do Restelo.* Habituámo-nos a ver no episódio do *Velho do Restelo* o símbolo do derrotismo e do pessimismo ultrapassados pelo otimismo que liderou com sucesso o processo expansivo. Mas não creio, que seja esse o verdadeiro significado que se extrai do célebre episódio. Que é, de facto, um dos mais nobres, talvez o único onde Camões expõe em toda a liberdade o sentido para onde lhe vai o coração.

É a denúncia do cruel balanço do ter e do haver do esforço de guerra, essa "bruta crueza e feridade". É a denúncia do que chama o "grande engano" duma empresa expansionista já no tempo de Camões desprovida da sua justificação ideológica original, motivada também pela "*glória de mandar",* pela *"vã cobiça desta vaidade, a quem chamamos Fama!",* e que cobra um preço elevado aos Portugueses:

"A que novos desastres determinas/ de levar estes reinos e esta gente?
Que perigos, que mortes lhe destinas/ debaixo dalgum nome preminente?
Que famas lhe prometerás? que histórias?/ Que triunfos, que palmas, que vitórias?

***

Raymond Aron construiu uma variação sobre a célebre fórmula de Clausewitz, tendente a considerar a política como a continuação da guerra por outros meios, restringindo o conceito de paz a uma suspensão mais ou menos duradoura das modalidades violentas da rivalidade entre unidades políticas.

Foi esta uma das grandes opções portuguesas no desenho das prioridades de estilo de relacionamento com os potentados asiáticos com que deparou ao longo processo expansivo. O que é compreensível à luz de várias razões. Em primeiro lugar, a já mencionada e arreigada convicção da unidade fundamental do género humano afirmada pelo Cristianismo, que conduzia facilmente a que a guerra fosse entendida como algo *contra natura*. Para além disso, considerações de ordem ética, técnica e utilitária reforçavam ainda a convicção de que a guerra devia ser evitada a todo o custo: como método essencialmente errado e injusto de regular os dissídios entre os povos; como expediente de força, e, por tal, ineficaz para resolver definitivamente um conflito. Como, enfim, opção de miséria e perturbação para todos os homens e sociedades que nela se envolvam. Já assim o proclamava a letra das *Ordenações Afonsinas*, na versão translatícia do código medieval das *Siete Partidas*.

De facto, se a lição da Teologia e do Direito impunha um conceito de paz em que esta se apresentava como a síntese dinâmica e humana que dava unidade e sentido a todo um sistema de convivência, a experiência e o mais modesto bom senso ensinavam-no também aos Portugueses, levando-os a concluir infalivelmente que -- acrescendo uma situação minoritária como era a sua no Oriente -- a solução ideal de todos os conflitos passava, não pela guerra mas sempre pela persuasão e pelo consentimento tão livremente obtido e expresso quanto possível, através da celebração de *pazes*.

Quando os Portugueses se viram confrontados com povos ou sociedades onde a possibilidade de exercer uma influência ou um domínio pelo recurso à supremacia teórica que lhes concediam as Bulas pontifícias era totalmente nula, tiveram forçosamente que se adaptar à realidade. E fizeram-no estabelecendo relações de amizade, paz ou trégua, de comércio e de aliança, aceitando doações ou, por sua vez, cedendo territórios. E ainda aqui entenderam fazê-lo segundo moldes de uma legitimidade, passível não só de ser aceite como tal por povos ou estados normalmente alheios à escala de valores da Cristandade, mas também no seio da comunidade donde provinham os próprios Portugueses onde os títulos pontifícios diminuíam gradualmente de valor em termos de fundamento de expansão.

As convenções firmadas com os potentados do Oriente são a face dessa legitimidade laicizada, considerada assim como o fundamento pacífico do império dos Portugueses no Oriente. Independentemente das circunstâncias concretas que presidem ao estabelecimento de relações comerciais, de paz e amizade ou simples prevenção das hostilidades, a acção expansiva dos Portugueses é desde cedo caracterizada pelo recurso a instrumentos convencionais que, com promiscuidade de *nomina iuris*, eram indistintamente apodados de *contratos*, *pactos, acordos* ou *tratados.* Recurso que acaba por constituir uma prática secular, insensível à variabilidade dos objectivo ou flutuação dos índices do poder lusitano no Oriente.

Sob o ângulo global da organização da paz, ninguém negará a esses *contratos* ou *convenções*, as *pazes*, a importante função de garantes do amortecimento de um estado de latente e generalizada hostilidade, *i.e.*, de factores de uma reestruturação das tensões geradoras da guerra. A Coroa Portuguesa -- consciente das inúmeras limitações materiais e humanas que permanentemente caracterizaram a presença lusitana no Oriente -- sempre estes factos admitiu como verdadeiros: "*as conquistas grandes raramente se cometem de frecha"*, escreveu avisadamente um dos conselheiros do Rei D. João III.

Reiterou-se, pois, nas múltiplas instruções ou diretivas dirigidas aos representantes da mesma Coroa a proficuidade de uma política de entendimento com os potentados locais, de base convencional, geradora de uma *paz*, ou, pelo menos, de um *equilíbrio* em tudo favorável à prossecução dos vários objetivos que levaram os Portugueses ao Oriente. Sendo uma convicção arreigada na prática da governação do tempo, não admira vê-la consagrada por Luís de Camões nos versos d'*Os Lusíadas*, significativamente aqueles que o Poeta dedica ao primeiro discurso de Vasco da Gama ao Samorim de Calicute:

> "*Hum grande Rei, la das partes, onde/ O ceo volubil com perpetua roda/ Da terra a luz solar coa terra esconde, / ….,/ Ouvindo do rumor que la responde/ o eco, / Vínculo quer contigo de amizade* [..]
>
> *E se queres com pactos, e lianças /de paz, e de amizade sacra e nua / Comerçio consentir das abundanças/ Das fazendas da terra sua, e tua…/ De vossos Reinos, será certamente/ de ti proveito, e delle gloria ingente.*

E sendo assi que o nó desta amizade,/ Entre vos firmemente permaneça/ Estará prompto a toda a adversidade, /Que por guerra a teu Reino se ofereça /Com gente, armas, e naos de qualidade/ Que por yrmão te tenha, e te conheça… [vii, 62-63]"

***

Como já no seu tempo (que foi o da Restauração) escreveu D. Francisco Manoel de Melo, que também foi militar, fidalgo e notável escritor, se poucos são os que lêem Camões, menos são os que o entendem.

Camões, não foi um jurista, um sacerdote ou um funcionário da administração régia; Camões foi um soldado, um profissional da milícia, a quem o génio inspirou a criação poética do relato de um processo expansivo em larga escala frequentemente focado na celebração da guerra e na paz. É nessa obra que se entende que Camões teve como um soldado de Marrocos e da Índia a vivência da realidade do que fosse a guerra, nos aspectos que moral e intelectualmente são os mais perturbadores para quem tem esse dever como mandado ou, sobretudo, como mandante: Por um lado, a compreensão da justificação de a fazer; por outro, o convívio próximo com o dilema de ter de a fazer, a noção real da dimensão da destruição que implica fazê-la, e a consciência aguda da opção negocial de a evitar.

É natural que tenhamos hoje dificuldade em bem interpretar a cultura política e o peso da ideologia nos ombros do homem de ontem. Em matéria de guerra e de paz, a nossa capacidade interpretativa está hoje limitada pela consciência da existência uma comunidade internacional única, e pela noção da operacionalidade de um sistema jurídico, que por se lhe colar integralmente à pele, também chamamos internacional.

Formalmente, a sociedade internacional só existe verdadeiramente como tal porque é total, e a ideia dessa totalidade é representada pela totalidade dos lugares de uma instituição internacional que foi criada para lhe dar expressão e ditar a sua disciplina. Neste contexto, o conceito de violência está rigidamente tipificado a nível global. Só existe um conceito de guerra e uma forma legitima de fazer a guerra. Só existe um conceito de paz e uma forma de legítima de fazer a paz. Só existe uma forma de julgar quem faz a guerra e outra de quem faz paz.

O quadro mental, intelectual e ideológico do homem de ontem, em matéria de guerra e de paz, era mais vasto e mais, complexo, e daí a dificuldade em interpretar o passado, compreender-lhe as aparentes contradições, e, sobretudo, julgá-lo. À excepção da discussão das subtilezas dos teólogos de Salamanca e de Coimbra, o homem das decisões da Expansão não vivia num sistema global (ele, que ainda estava em processo de compreensão do globo!) e muito menos algum dia concebeu que o globo estivesse envolto totalmente num manto uniforme de disciplina. Vivia num mundo de sistemas políticos divididos por crenças religiosas animado por iguais dinâmicas de expansão. Vivia num mundo de desenfreada competição por poder e riqueza. Vivia num mundo ameaçador e violento.

Tenhamos presente que o homem do tempo da Expansão existia numa cápsula geográfica e cultural que era o mundo cristão reconstruído sob os alicerces do desaparecido império romano.

Um mundo unido e blindado por um credo, por um direito, pelo *ius commune*, pelo direito canónico, pelas línguas clássicas e pelos modelos heroicos e bélicos de César e de Alexandre. Era um mundo unido pela *auctoritas* de uma hierarquia política encimada pela superioridade formal de um papa e de um imperador. Um mundo em que tudo isto apontava à legitimidade de crescer, de se expandir e de se impor como modelo superior de organização humana na dupla e harmónica dimensão das duas cidades de S. Agostinho, a da terra e a de Deus.

O mundo de lá de fora era entendido como um mundo bárbaro, organizado ao redor da violência, ilegitimamente expansivo, infiel no credo, asselvajado nos costumes, e, por princípio, um mundo que era legitimo conquistar, destruir e absorver como o tinham feito os Romanos.

Assim marcada pelo desiderato da *dilatatio fidei*, da dilatação da Fé e do império cantada por Camões, a natureza e a dinâmica da expansão obrigou a uma preferência pela produção jurídica orientada para a legitimidade da aquisição territorial, e da legitimidade para fazer a guerra que, além de ser justa, teria de ser santa.

Também, (e ao contrário do tempo presente em que o homem de guerra se obriga à soberania do Estado a que pertence e jura defender a comunidade onde reside essa mesma soberania e que lhe outorga esse poder) no tempo antigo os homens estavam publicamente vinculados a um credo que sustentava a legitimidade do poder supremo de um reinante pela graça de Deus.

No mundo de ontem, o homem de guerra vivia num mundo em expansão, diferente do mundo de hoje que é um mundo político contido, autorrestringido na defesa de uma constelação de soberanias legitimadas pelo Direito e pelo consenso internacional.

Da poética política de Camões se percebe que há constantes de validade de princípios que o ligam ao mundo de hoje. Ontem como hoje sabe-se o que é paz e o que é guerra, e ontem como hoje, se acredita que por defeito se deve fazer a paz, e só por recusa desta se faz a guerra. Por outro lado, ontem como hoje, um homem de guerra não tem por profissão fazer a paz. Ontem como hoje o homem de guerra faz a guerra para alcançar a paz e faz a guerra para a defender.

***

Num livrinho hoje com meio século, *O Manifesto dos Lusíadas,* escreveu Adriano Moreira que os Lusíadas não são um livro que venha trazer a paz. Exprimem uma opção de destino histórico posto em causa por mais de uma vez ao longo dos séculos. E escreve também que o poema define um aspecto essencial daquilo a que chama "a maneira portuguesa de estar no mundo".

Não sei se assim foi, pelo menos na amplitude que o autor sugere. Contudo, Camões, na multidimensionalidade do seu sistema de valores foi de facto a expressão não da maneira, mas de uma maneira portuguesa de estar no mundo num momento determinado em que a Europa se inaugurava, através de Portugal, como o primeiro império marítimo a Oriente.

Bibliografia

DIAS, J. S. da Silva – **Camões no Portugal de Quinhentos.** Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa – Ministério da Educação e Ciência, 1981. (Biblioteca Breve; 60).

MOREIRA, Adriano – **O Manifesto d'Os Lusíadas**. Braga: Livraria Editora Pax, 1973.

SENA, Jorge de – **O Pensamento de Camões**. Lisboa: Guerra & Paz, 2014.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Aarão, 95, 96

Abaluartado, 471

Abreu, António, 173, 176, 177, 178, 179, 180, 184

Acapulco, 496,499,503,504

Açores, arquipélago dos, 21, 80, 113, 121, 159

Acosta, Juan de, 495

Acquaviva, Claudio, 606

Acrux: estrela, 8,9, 10, 12

Adão, 555

Adelman, Jeremy, 382

Aden, 379

Afonso V (D.), 258

Afonso, João, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246

África Centro Ocidental, 539, 541, 542, 547, 548

África do Sul, 20, 23, 25, 284, 301, 310

Africa Ocidental, 342

África Subsaariana, 525, 527

África, 12, 40, 41, 45, 49, 51, 53, 77, 79, 96, 112, 113, 114, 338, 539, 575, 585, 601, 608, 624, 625,

Agostinho, 599, 600, 606, 630

Agra, 333, 336, 341,359, 373

Agricultura, 271, 273, 274

Aguero, González, 500

Aguiar, Pedro de, 594

Aguirre, Lope de, 523

Ahedo, Felipe González, 500

Aizhou liedao, arquipélago, 117, 120, 126, 128, 135, 136

Akbar, 429

Alardo de 1525: caderno, 113

Albergaria, Lopo, 114, 120

Albuquerque, Afonso de, 55, 92, 114, 173, 175, 338, 405, 530, 627

Albuquerque, Luís de, 153, 237, 241

Albuquerque, Pero de, 471

Alcácer Quibir: batalha de, 121, 253

Alcaçovas, 488

Álcalá, San Diego, 506

Alden, 379

Alemanha, 55, 78, 79, 81, 290, 294, 296, 299, 302, 615

Alenquer, 592

Alenquer, Pêro de, 21, 23, 24

Alessandro Valignano, 572

Alexandre, 627, 631

Alexandria, 9, 60, 63, 68

Alfonce, Ian (*Capitaine*), 235, 236, 240, 241

Alfonse (ver João Afonso)

Algarve, 93, 235, 236, 593

Algarves, 41, 96, 337, 586

Al-Hasa, Província de, 474, 475

Almagro, Diego de, 522

Almeida, Francisco de (D.), 81, 92, 96, 98, 119

Almeida, Isidoro de (arquitecto), 481

Almeida, Januário, 258, 271

Almeidas, 627

Álvarez, Sebastián, 492

Álvaro Preto, Luís, 364

Amagua, 522

Amaral, André do, 119

Amat, 500

Amboino, 175, 176, 177, 178, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 190, 191, 192, 193, 194, 196

Ambon (Ver Amboino)

Ambundos, 543, 544, 545

América Hispânica, 362, 601

América, 51, 52, 53, 180, 235, 236, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 291, 294, 301, 305, 317, 318, 319, 324, 328, 330, 331, 493, 497, 575, 601

América, Estados Unidos da, 292, 294, 301, 305

Américas, 107, 615, 618

Amérique (Ver América)

Amesterdão, 354, 366
Anáhuac, 501,503
Andrade, Fernão Peres de, 109
Andrade, Tónio, 382, 383
Andresote, Andrés López del Rosario, 324
Anes, João, 120
Angediva: ilha, 62
Ango, Jean (ou João), 239
Angola, 296, 299, 301, 310, 343, 345, 541, 542, 543, 544, 545, 585
Angra de Santa Helena, 20, 24, 25
Angra Pequena, 297, 299, 310
Anjou, Felipe de, 319
Ann (navio), 277, 278
Antigo Testamento, 529
Antigua, Santa María la, 495
Antilhas, 521
Antillas, 318
António da Costa ,386
António de Oliveira de Cardonega, 539, 540, 541, 545, 546, 547
António Freire, 570
Antuérpia, 118, 119
Antunes, Cátia, 384
Anunciada, Nossa Senhora da, 182, 185
Arab (Ver *Arabic*)
Arábia, 41, 60, 96
Arabic, 209, 214
Aragão, 119, 528
Araya, península, 323, 325
Arcabuzes, 477
Archipelago (Ver Arquipélago)
Arellano, José Ramírez de, 321, 322
Areneda, José, 377
Argentina, 12, 377
Argueiros, Ambrósio, 430
Arguim. 525
Arima, 602, 604, 605, 613, 614,
Armada da Costa, 581, 582, 589
Armada da Guarda da Índia, 114
Armada de Portugal, 159
Armada dos Hospitalários, 119
Armada Espanhola, 182
Armada Real, 271
Armada, 175, 178, 179, 258, 263
Armenians, 420
Aron, Raymond, 628
Arquico, 553
Arquipélago, 178, 180, 183, 267, 275, 280, 283, 312
ARTE: televisão franco-alemã, 129
Ascensíon, Antonio, 510
Ásia Oriental, 375, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 387, 390, 392, 395, 424, 565, 566, 567, 568, 571,572, 575, 576, 577, 578
Ásia, 18, 30, 39, 40, 49, 51, 53, 55, 56, 75, 79, 81, 83, 87, 88, 90, 95, 120, 133, 169, 190, 201, 203, 205, 206, 208, 218, 220, 223, 224, 241, 242, 270, 274, 283, 285, 294, 335, 339, 341,342, 343, 344, 345,347, 348, 350, 355, 356, 357, 362, 364, 368, 370, 383, 390, 394, 404, 416, 429, 434, 489, 551,555, 565, 571
Assistência Portuguesa, 583, 594
Assunção, Paulo, 377
Ataíde, D. António de, 151, 152, 159, 160, 166, 169, 170, 183
Ataíde, D. Catarina, 96
Atlântico Norte, 21, 298
Atlântico Sul, 20, 21, 22, 23, 169, 170, 296, 299, 300, 301, 343
Atlântico, Oceano, 45, 46, 47, 51, 52, 179, 239, 245, 296, 298, 299, 300, 301, 306, 308, 323, 335, 357, 492, 496, 503, 543
Atlas (navio), 276
Atlas Catalão, 525
Atlas Vallard, 245, 246
Aubin, 117
Augsburgo, 43, 46, 47, 48, 75
Austrália, 246
Austria, Carlos de, 319
Avelar, Ana Paula, 59,
Avelar, Fernão de, 21

Avicena, 69
Avilês Ramires, Francisco, 346
Axelson, Eric, 25
Ayesta, Vicente Maria de, 329, 330
Ayllón, Lucas Vasques, 493
Ayutthaya region, 219
Azevedo, Carlos de, 259, 260
Azevedo, Inácio de, 586, 591
Azores, 489, 493
Azteca, Império, 522
Azuchi, 602, 604, 605, 613, 614
Azurara, 593

B

Bacaim, 412, 413, 416, 437, 439
Bachão, 184, 190, 191
Bachon, Natalim de, 120
Bachon, Silvestro de, 120
Bacongo(s), 540, 543, 544, 545
Badajoz, 178, 362
Badajoz, Juan Alonso de, 501
Badr al-Dhin Muhaammad, 472
Baffin, William, 508
Bahamas, 319
Bahia, 365, 369
Bahrain, cerco do, 471, 484
Bahrain, fortaleza do, 481, 482, 483
Bahrain, Ilha do, 471, 473, 474, 475
Baía de *Aniva,* 292
Baía de Bengala, 276, 279
Baia de Guanabara, 365
Baía de *Teluk-Tiro*, 187
Baía de Todos-os-Santos, 262, 263
Baía de *Van-Fong*, 297, 300, 312
Baía dos Tigres, 296, 299, 310
Baiano, Recôncavo, 535
Baião, Brás, 531
Baijiao, 207, 208
Balboa, Vasco Núñez de, 491,495
Baldi, Pier Maria, 256
Baluarte da Alcáçova (Safim), 483
Baluarte, 482, 483
Banda, 173, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 183, 196
Banka, 183, 184
Banks, Joseph, 292, 293
Banta, 531
Baptista, João, 386
Barbosa, Duarte, 62
Barceló, Antonio, 323
Barcelona, 308
Barcelor, 420
Bardi, Jácome d', 253, 254
Barker, Richard, 116, 119
Barreto Xavier, Ângela, 427, 431
Barreto, Francisco, 415
Barreto, Isabel de, 499
Barreto, Manuel, 381
Barreto, Rui, 479
Barros, João de: cronista, 18, 24, 55, 87, 88, 90, 93, 94, 95, 97, 99, 100, 112, 113, 120, 525, 531, 561
Bartolomeu de Sequeira, 577
Bassorá, 473, 474
Batávia, 276, 277
Batutara, 186, 194
Bayezid II, 119
Becerra, Diego, 503,504
Beco dos Açúcares, 571
Behaim, Martin, 46, 80, 488, 524
Beijing, Convenção de, 290
Beiqi (ou *Beichi*), 216, 218
Belém, 91, 97, 98
Beliarte, Marçal padre, 586
Bell, David, 382
Bendorá, 570
Bengala, Golfo de, 531, 532
Bengala, reino de, 64, 65, 270, 276, 277, 278, 279, 284, 421
Benians, 420

Beracoecha, Domingo, 329
Berços, 479
Bergantim, 474
Berlanga, Tomás, 500
Bérrio: caravela, 19, 31
Berthê, João Baptista, 593
Bethencourt, Francisco, 384, 406
Beypore, 136
Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências, 79
Biblioteca Nacional da Áustria, 79
Biblioteca Nacional do Brasil, 173, 183, 190
Biblioteca Pública Municipal do Porto, 60
Biblioteca Riccardiana, 117
Biedermann, Zoltran, 406
Biscaia, 119, 122, 123
Bita, Caesar, 105, 108
Blanchardière, René Courte de La, 594
Bluteau, Rafael, 70
Boa Esperança, Cabo da, 43, 45, 50
Boavista, 571
Boayajian, Jmase, 405
Boch, Hieronimus, 55
Bodin, Jean, 408
Bojador, Cabo, 524, 525, 528, 533
Boldizsàr Simon, Zoltan, 382
Bom Jesus, 249, 250, 258, 260
Bom Jesus: nau, 67
Bombaim, 277, 279, 281
Borges, Charles C, 378
Bornéu, 180, 183, 312
Boxer, Charles (ou C.R.), 160, 495
Boyajian, 421
Braga, 586, 592
Braga, Paulo Drumond, 82
Bragança, 255, 257, 586
Bragança, Duque, 98
Bramanes, 420
Branco, Camilo Castelo, 627
Brasil colonial, 519
Brasil, 23, 40, 41, 45, 65, 67, 71, 99, 173, 183, 184, 190, 235, 238, 239, 262, 273, 281, 284, 328, 338, 341, 342, 365, 366, 368, 369, 377, 390, 395, 533, 534, 535, 568, 581, 583, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 595, 601
Brasilae, 570
Bratislava, 75, 79, 80, 81, 124
Braun, Georg, 125
Brites, 552
Brown, Judith C., 603, 608
Bruno, Cristovão, 183
Buenos Aires, 12, 362
Bulas, 629
Bungo, Francisco de, 607
Burgalesa: nau, 109
Burger, Reginaldo, 386
Burgoldof, 69
Butum (ou *Butung*), 184, 185, 192, 193

C

Cabo Bojador, 37
Cabo Comorim, 413
Cabo da Boa Esperança, 13, 20,21, 22, 23, 24, 25, 26, 43, 45, 50, 61, 112, 169, 170, 279, 281, 292, 295, 296, 309, 310, 521, 529
Cabo das Agulhas, 7, 8, 11, 13, 169
Cabo das Tormentas, 11
Cabo de Santo Agostinho, 112
Cabo Matapan, 364
Cabo Verde, arquipélago, 8, 9, 19, 22, 23, 24, 161
Caboto, Sebastián, 492
Cabral, Diogo, 531
Cabral, Fernão Alvares, 11 13, 15
Cabral, Pedro Álvares, 11, 15, 24, 52, 62, 68, 73, 96, 137, 337, 528, 529, 537
Cabrillo, 506
Cadamosto, Alvise, 51,52, 524
Cadendish, 507
Cádis, 113, 119, 362

Cádiz, 258, 261, 299, 324
Caeiro, José, 590
Cael, 64
Caez, ilha de, 476
Caidupa, 186, 192, 193, 195
Cairo, 64
Cais do Sodré, 571
Calataiud, Luíz de, 109
Calcutá, 276, 282
Calecute, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 43, 46, 47, 48, 51, 53, 55, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 71, 97, 100, 111, 114, 122
Calegrande, reino de, 64
California, 494,505,511,512
Calvet, Jeovani Andrea, 368
Calvet, João André, 368
Camamu, 588
Câmara de Malaca, 142
Câmara Municipal de Sines, 129
Camargo, Alonso, 502
Camatarra, 64
Cambaia, 338
Camões, Luís Vaz de, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 24, 26, 27, 28, 29, 38, 39, 40, 41, 42, 72, 94, 101, 561, 621, 623, 624, 626, 629
Camotim, 347
Cam-Ramh, 296, 300, 301, 310, 311, 312
Canal de Moçambique, 414, 417
Cananeia, Ilha da, 533
Cananor, 420
Cananor, 61, 68, 79, 97, 100, 420, 450
Canárias, 493, 521
Canas, António Costa, 151
Canela, Teresa, 109
Cansi, 557
Cantão, 277, 556
Cantão, 389, 390
Cantino, Alberto, 40,45, 46
Canton (ver Cantão)
Cão, Diogo, 22, 45, 46, 541
Capitania, 589
Caracas ,321, 323
Carcavelos, 390, 587
Cárdenas, García López, 506
Cardim, António Francisco, 379, 380
Cardim, Fernão, 589
Cardonega, 539, 540, 541, 545, 546, 547
Cardoso, Miguel, 587
Caribe, Mar do, 318, 319, 320, 323, 324, 521
Carijós, 590
Carlo Spínola, 569, 574
Carlos I, 491,492,503
Carlos III, 331, 498
Carlos IV, 331
Carlos V, Imperador, 99, 176, 124, 521, 525, 532
Carolinas, 498
Carreira da Índia, 20, 39, 59, 60, 67, 72, 79, 136, 137, 139, 142, 144, 145, 160, 341, 421
Carvalho, Inofre de (arquitecto), 478, 479, 481, 482, 483, 484
Carvalho, Joaquim Barradas de, 527
Carvalho, Patrícia, 413
Casa da Fundição, 138
Casa da Índia, 571
Casa da Pólvora, 138
Casado Manso, António, 354, 368
Cascaes, 608
Cascais, 339
Castanheira, Conde da, 159, 170, 183
Castanheira, Fernão Lopes de, 18, 24, 31, 34, 55, 87, 88, 91, 93, 94, 95, 97, 99, 100, 112, 471
Castela, 68, 119, 177, 179, 180, 255, 521, 528, 585
Castelhanos, 519
Castilla, 488
Castillo, Domingo de, 506
Castro, 627
Castro, D. João de, 92
Castro, Filipe, 105
Castro, Francisco de, 261

Cataneo, Girolamo, 483
Catar, península do, 475
Catarina (Dª), de Áustria, 534, 560
Cathay, 489, 492
Catifa (Qatifa), 473, 474, 476, 479,
Catifa, fortaleza de, 472, 478, 481
Cavazzi, 539, 540, 541, 542, 545, 546, 547
Cavendish, Henry, 279, 280
Cedros, isla de, 506
Ceilão (Sri Lanka), 64, 276, 280, 284, 404, 406, 416, 417, 418, 439
Celebes, 182, 187, 188, 511
Celsius, (escala de temperatura), 296
Central West Africa, 539, 540
Ceram, 176, 177
Cermeño, Sebastián Rodríguez, 507
César de Meneses, Vasco Fernandes, 349
Cesar, 627, 631
Cetin, 586
Ceuta, 113, 241, 482
Chagres (rio), 492,495
Chainho, Diogo, 111
Chalé, 68
Chaliyam, 136
Chancelaria de D. João III, 111
Charles Borges, 567
Chartier, Roger, 427
Chaudhuri, K.N., 406, 421
Chaúl, 99, 420, 430
Checoslováquia, 80
Chembe: príncipe de, 13
Chifu, 555, 556, 557
Chijiwa, Miguel, 599, 600, 604, 609
Chile, 502
China continental, 388, 389, 421
China, 41, 141, 143, 146, 147, 183, 190, 199, 200, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 212, 214, 215, 216, 218, 219, 220, 222, 223, 226, 241, 267, 268, 269, 272, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 283, 284, 285, 285, 290, 292, 294,295, 296, 297, 300, 301, 306, 311, 312, 341, 347, 348, 350, 352, 353, 354, 355, 357, 360, 362, 363, 364, 365, 366, 369, 375, 379, 380, 384, 385, 387, 388, 393, 394, 395,412, 424, 434, 491, 555, 556, 560, 566, 568, 569, 571, 572, 573, 576, 577, 586, 587, 601, 603, 624
Chineses, 421
Chingiwa, 606
Chiriquí, 492
Chouhai tubian, 203, 219
Ciciliot, Furio, 118
Cidade do Cabo, 12, 301
Cipango, 492
Civitates Orbis Terrarum: gravuras, 125
Claudio Acquaviva, 574
Clausewitz, 628
Coatzacoalcos, 503
Cochim, 68, 71, 97, 100, 111, 121, 135, 137, 139, 142, 144, 262, 345, 405, 412, 416,419, 421, 434
Codex Bratislavensis, 79, 80
Coelho, Nicolau, 24
Coello de la Rosa, Alexandre, 375, 377
Coimbra, 153, 590, 630
Coimbra, Universidade de, 237
Coja Acém, 554
colégio da Baía, 591, 593
Colégios, 581, 583, 585, 586, 589, 590, 592,593, 594
Colima, 503,504
Coloane, 219, 227
Colombia, 501,502
Colombo, Cristóvão, 52, 96, 107, 418, 521
Colón, 488,490
Columbo, 417, 418, 442
Comar, reino de, 65
Comércio, 175, 176, 179, 180, 181, 182, 183, 196, 239, 249, 251, 252, 257, 264,271,273, 274, 276, 293
Companhia Britânica das Índias Orientais, 267, 275, 278, 279

Companhia da Índias Orientais, 348
Companhia de Jesus, 565, 566, 568,570, 572, 574, 575, 577, 581, 583, 584, 585, 588, 589, 591, 592,593, 594, 595
Companhia *Hamburg-Amerika-Linie*, 297, 298, 299, 301, 309, 310, 312
Companhia Holandesa das Índias Orientais, 182
Conceição, Nossa Senhora da, 160
Conde da Castanheira, 159
Conde Vila Verde, 346
Conde Vissorey, 418
Confraria do Espírito Santo da Pedreira, 354, 359, 369
Congo, 20, 22, 23, 285, 343, 541, 542, 543, 544, 545, 601
Conrad, Sebastian, 382, 384
Conselho da Fazenda, 142
Constantinopla, 242
Contos do Reino e Casa, 118
Cooper, Michael, 601
Copérnico, 168
Coranveo, Francisco, 322
Cordoaria, 138
Coroa Portuguesa, 585, 629
Coroas Ibéricas, 601, 617, 624
Coromandel, reino de, 64, 532
Coronado, Francisco Vásquez, 506
Corradi, Rafael, 377
Correia, António, 471
Correia, Diogo Álvares, 477
Correia, Gaspar, 87,88,92,94,95,97,100
Corso, Bernardino, 120
Corso, Olivete, 120
Corso, Serafim, 120
Corso, Silvestre, 120
Corso, Vicente, 120
Cortés, Hernan, 498,502,503,504,505, 522
Coruña, 496, 497
Corvo, Andrade, 183
Cosa, Juan de la, 490
Cosimo I/III, 250, 252, 255
Cosme I/III, 249, 250, 251, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264
Cosmographie, 235, 236, 241, 242, 243, 244
Costa Rica, 501
Costa, Abel Fontoura da, 62, 71, 157, 159
Costa, Cristóvão da, 61
Costa, Henrique da, 613
Costa, Paulo da, 587
Costa, Pimpão, 13
Coulão, reino de, 64, 429, 601, 532
Coutinho, Miguel Pereira Forjaz, 271, 272
Couto, 626
Couto, Diogo, 90 ,91, 94, 95, 474, 475, 476
Couto, Gaspar Jorge do, 159
Creole (língua), 206
Creta, 298, 299, 309
Cristandade, 578
Cristão, 602, 618, 623, 624, 625, 630
Cristo, 545, 547, 555, 556, 559
Cristo, Ordem de, 97,98
Cristóvão Borralho, 557
Crónica da Guiné, 525
Crónica de Ausburgo, 75
Cruz, Maria Augusta Lima, 95
Cruzada, 581, 625
Cruzeiro do Sul, 3, 8, 9, 10,11, 12, 13, 14, 15, 153, 293
Cuanza, 542
Cuba, 323
Cumaná, 321, 322, 325, 327, 329
Cumea, Sibila, 91
Cunha, Aires de, 113
Cunha, ilhas de Tristão da, 168
Cunha, Nuno da, 472
Cunha, Simão da, 472, 473
Cunhale, 415
Curazao, 320
Cushner, Nicolas, 377

D

D. Afonso V, 488
D. Beatriz, 113
D. Dinis, 119
D. Diogo de Coutinho, 345
D. Fernando, 119, 491
D. Francisco da Gama, 403, 404, 405,406, 407,409, 410, 411, 412, 413, 414, 418, 419, 419, 421, 426, 427, 428, 430, 431, 432, 433, 434, 435
D. João III, 89, 98, 99, 111, 127, 136, 140
D. João V, 344, 361, 370, 409
D. José I, 345
D. Luís da Cunha, 348, 354
D. Luís: infante, 123
D. Manuel, 491
D. Pedro II, 346, 347
D. Rodrigo da Costa, 349
D. João, II, 93
D. Jorge, 93
D. Manuel, 95,96,97,98
D. Maria, 96
Da Costa, António, 393
Da Costa, João, 386
Da Cunha, Nuno, 417
Da Cunha, Simão, 386
Da Fonseca, Gonçalo, 386, 388, 392
Da Gama, D. Luís, 417
Da Gama, D.Luís, 431
Daimyo, 601, 604, 605, 606, 607, 613, 617
Dalgado, Sebastião, 68
Damão, 346, 421
Damasco, 586
Dampier, 277
Dande, 542
Dardanelos, 308
Darwin, John, 383
Dauril Alden, 560, 574
Dávila, Gil González, 501
Davis, 594
Dazhoudao, 214, 215, 216, 218, 221, 226
De Abranches, Álvaro, 417
De Albuquerque, Matias, 404, 405,409,412, 418, 421, 428, 430, 432
De Almeida, Luís, 379
De Brito, Lourenço ,413, 416
De Castro Guimarães, Manuel, 352, 353
De Castro, Miguel, 419
De Cerqueira, D. Luís, 379
De Cordes, Francisco, 379, 380
De Ferrariis, Giovanni Francesco, 386, 388, 392
De Figueiredo, Luís, 379, 380, 386, 388, 391, 392
De Figueiredo, Manuel, 379, 380, 38, 386, 387, 390, 391,392, 393, 394
De França, Luís, 386, 388
De Gouveia, Jorge, 381
De L'ísle, 512
De Noronha, António, 429
De Noronha, D. Fernando, 406
De Noronha, D. Francisco, 415, 417
De Pimentel, Manuel, 353
De Rougemont, François, 377
De Sotomaior, Diogo ,386
De Sousa e Távora, Simão, 390
De Torres, António, 386, 388, 391, 392
Debeni, Bandar, 123
Declinação Magnética, 151
Deléolis, Pierre, 368
Dening, Nie, 201
Desceliers, Pierre, 244
Descobrimentos, 282
Desólación, 498
Deus, 194, 196, 198, 547, 560, 561, 555, 557, 603, 631
Dias, Bartolomeu, 11, 21, 22, 23, 25, 45, 85, 95, 301, 528
Dias, Diogo, 24, 31, 528, 529
Dias, Francisco, 592

Dias, Giogo (piloto), 528
Dias, Pedro, 483
Dias, Silva, 625
Diáz, Melchior, 506
Dieppe (escola/*school*), 235, 236, 244, 246
Diogo Cão, 541
Diogo do Couto, 561
Diplomacy, 204
Direito, 601, 628, 631
Diu, 55, 114, 417, 437, 442, 554
Djalal al-din Murad Mahmud, 473
Djibouti, 295, 299, 309, 311
Do Couto, Diogo, 406, .410, 411, 412, 414, 415, 417, 418, 419
Do Vale, Diogo, 390
Dogger Bank, 292, 293, 308
Domingo Sangrento, 291, 307, 311
Domingues, Francisco Contente, 160
Dongxizhu, 209, 210, 211, 225
Dongzhushan, 209, 210, 211, 213
Donne, John, 384
Dorado, 522
Dos Reis, Manuel, 381, 386, 388, 389, 391,392, 393, 394
Dostoyevsky, 297
Douai, 615
Dourado, Constantino, 599, 600, 606
Drake, Francis, 507
Drummond, James Andrew, 278
Dürer, Albrecht, 53
Durga, 33
Duzhushan, 215, 226

E

Eanes, Gil, 37
East Asia, 565
East India Company, 268, 279, 281
East Indies, 250, 267, 268, 269, 279, 281, 284
Echarte, Ignacio, 377
Egipto, 122, 242, 299, 312
Egipto, Tombuctu, 525
El Dorado, 518, 522, 525, 530, 534
Elathur, 32, 33
Elisonas, Jurgis S.A., 602, 605
Elliot, John, 410
Elvas, 178, 256, 590
Enciso, Martín Fernández de, 242, 243
Equador, 177, 261, 2958, 296, 310
Equinócio da primavera, 163, 166
Equinócio do outono, 163, 166
Erajikkal, 33
Erédia, Manuel Godinho de, 62
Ericeira, 160
Escalda, 118
Escócia, 275, 278
Escolar, Pêro, 21, 23, 24
Escravos, 533
Esmeraldo De Situ Orbis, 524, 525, 528, 529
Esmeraldom, 627
Espanha, 35, 54, 99, 122, 176, 180, 252, 255, 256, 272, 284, 298, 299, 308, 317, 318, 319, 320, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 331, 333, 334, 357, 360, 362, 601, 611, 614, 615
Espanha, António Manuel, 408
Espingardeiros, 472
Espinosa, Gonzalo Gómez, 497
Estado da Índia, 345, 346, 348, 349, 403, 404, 406, 407, 409, 411, 412, 414, 420, 421, 422, 424, 426, 430, 432, 433, 519, 560
Estado Português da Índia, 560
Estados Unidos da América, 326
Estâncias, 479
Estevão de Castro, 570
Estevão, 492
Estreito, 178, 184, 186, 187, 194, 242, 245, 277, 281, 284, 292, 296, 303, 308, 311,312
Estrela do Norte, 61
Estrela Polar, 4, 8, 15, 153, 167

Etiópia, 41, 61, 114, 337, 585, 601, 585, 601

Eurasia, 507, 575

Europa, 17, 18, 30, 39, 43, 46, 47, 48 50, 51, 53, 55, 56, 60, 81, 106, 123, 129, 135, 143, 160, 175, 183, 241, 242, 282, 285, 290, 293, 295, 296, 305, 306, 335, 337, 339, 341, 348, 356, 366, 383, 389, 390, 394, 395, 584, 599, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 624, 631

Évora, 590, 592, 610

Expansão Portuguesa, 37, 77, 78, 80, 105, 129, 338

Expansão, 623, 624, 625, 627, 629, 630, 631

Extremo Oriente, 290, 291, 292, 293, 294, 305, 306, 307, 311, 354, 360, 560

F

Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa, 129

Falcão, Luís, 473

Faleiro, Francisco, 151, 153, 154

Fanciullacci, Simone, 249, 250, 258, 259

Faria e Sousa, Manuel, 411,412

Faria, Nicolau de, 118

Faria, Vasco de, 223

Fechner, Fabian, 377

Felipe V, 319, 323

Fergusson, Niall, 383

Fernandes, Custódio, 523

Fernandes, Diogo, 523

Fernandes, João, 592

Fernandes, Valentim,48, 78, 338, 524, 525

Fernández, Juan, 500

Fernando, Infante, 338, 339

Fernão Mendes Pinto, 551, 552, 561

Ferreira, Francisco, 421

Ferreira, Manuel, 386

Figueira Faria, Francisco, 379

Figueiredo, Jerónimo de, 531

Figueiredo, Manuel de, 159, 164, 165, 166, 170

Filipe I, 90, 404

Filipe II: rei, 136, 500, 606, 610, 611, 614, 618

Filipe III: rei, 136, 140, 143, 145, 255, 434

Filipinas, 182, 277, 301, 390, 496, 499, 500, 503, 511, 601

Filippo de Marini, Giovanni, 386

Firenze, *Archivio di Stato di*, 256, 260

Fiunga, 604, 607

Flandres, 585, 319

Flinders, Matthew, 285

Florença, 45, 117, 254, 256, 257, 259,260, 261

Flores, ilha das, 168

Flores, Jorge, 406, 427, 432

Flórida, 492

Fly, William, 318

Fogaça, Pêro Ferreira, 117

Foggini, Giovanni Battista, 249, 250

Folleri, Francesco, 386, 393

Fonseca, Henrique da, 160

Fonseca, João Abel da, 59

Fonseca, Luís Adão, 96

Fonte, Bartolomé, 507

Fonteneau, Jean, 235, 236, 237

Fortaleza de Moçambique, 417

Foz, 594

Frade, Vila de, 98

Fragata da Província, 591, 593,

Fragata do Provincial, 590

Fragata dos Padres, 591

França, 99, 508, 235, 237, 238, 239, 244, 245, 247, 255, 256, 290, 294, 296, 297, 298, 299, 300, 308, 312, 344, 356, 369, 585, 601, 615

Francesco Muzzi, Giovanni, 364

Francesco Pasio, 573, 574

Francia, 318, 319, 324

Francisco Barreto, 560

Francisco I, 99

Francisco I, rei de França, 532

Francisco Xavier, 568

Franck, Sebastian, 51, 52

Fred Vermote, 567
Freire, 111, 112, 113, 120, 380
Freire, António, 381, 390
French, Peter, 353, 363, 368
Frisius, Laurentius, 51
Frison, Daniela, 379
Fróis, Luís, 599, 600, 604, 608
Fuca, Juan de, 507,512
Fugger, 81
Fujian, 203, 205, 206 207, 220, 221, 232
Fukuoka, 613
Funai, 602
Fundação Calouste Gulbenkian, 237
Furtado de Mendonça, André, 417

G

Gabão, 295, 299
Gabiani, Giandomenico, 392
Galápagos, 500
Galeão biscainho, 122
Galeão, 487
Galés, 474
Galhardo, António Rodrigues, 270
Gali, Francisco, 507
galizavras: navios, 123
Gallo, Salvatore, 258
Galvão, António-95
Galvão, Duarte, 95
Gálvez, José de, 325
Gama, 405, 435
Gama, Estevão, 100
Gama, Francisco, 90
Gama, Gaspar da, 62, 63, 71
Gama, Paulo, 95, 96
Gama, Vasco (D.), 3, 4, .6, 7, 11, 17, 25, 36, 42, 43, 43, 46, 47, 48, 51, 53, 55, 59,60, 61, 67, 69, 70, 77, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 105, 106, 107, 108, 112, 123, 129, 137, 142, 337, 251, 528, 621, 624, 629
Gamboa, Martín Ruiz, 502
Gamboa, Sarmento de, 509
Ganges, 91, 625
Gaolandao, 222, 227
Garcia de Melo, 421
Garcia de Noronha, 554
Garcia, Diego, 276
Garcia, José Manuel, 17, 238, 256
Garthshore, Maxwell, 280
Gaspar Meireles, 557
Gatti, Luciana, 118
Gavetas da Torre do Tombo, 121
Gelmirez, Bispo Diego, 119
Génova, 118, 119, 261, 356, 368, 587, 593
Geografia, 237, 242, 243, 267, 269, 289, 292, 293
Gia-dinh: Saigão, 550
Gibraltar, Estreito de, 111, 242, 261, 319
Gilolo, 511
Ginori (família), 256, 257, 258, 259, 261
Ginzburg, Carlo, 382
Giovanni Levi, 382
Givon, Yuval ,383
Glossário Luso-Árabe, 68
Glossário Luso-Asiático, 68
Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Ultramarina Portuguesa, 71
Goa, 55, 61, 90, 92, 99, 118, 121, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 181, 249, 250, 257, 262, 264, 266, 347,348, 349, 378, 387, 390, 404, 405, 407,409, 410, 413, 415,416, 417, 418, 420, 421, 424, 425, 427, 429, 430, 431, 434, 531, 532, 554, 560, 568, 570,571, 576, 577, 588, 606, 613, 614
Godinho, Vitorino Magalhães, 525
Góis, Damião de. 117, 625
Golfão, 417
Golfo de Benim, 343
Golfo Pérsico, 117
Golvers, Noel, 377
Gom, 216, 217

Gomes Fernando, 41, 82
Gomes Lisboa, Francisco, 352, 362
Gomes, Diogo, 524
Gomes, José, 587
Gomes, Sebastião (piloto), 523
Gómez, Esteban, 492,507
Gomez, Gabriel António, 362
Gonçalves, António, 41
Gonçalves, Manuel, 592, 593
Good Hope (ver Cabo da Boa Esperança)
Goodman, Nelson, 87, 96
Gossembrot, 81
Governo, 182, 192, 252, 253, 255, 256, 263, 272, 290, 297, 308
Grã, Luiz da, 589
Grã-Bretanha, 239, 285, 290, 292, 293, 294, 298, 300, 302, 312
Graciosa: fortaleza, 21
Grangalor, reino de, 64
Grão Pará e Maranhão, 362, 377
Grão-Pará, 585, 595
Great Fish River, 25, 26
Grécia, 71, 295
Gresik, 178, 183-184, 186, 188
Guam, 499
Guanabara, 581, 582, 589
Guanabara, Baía de, 534
Guandu, rio, 588
Guangdong, 204, 205, 206, 216, 219, 221, 226
Guangzhou, 219, 228, 229, 230, 233
Guarapiche, rio 322
Guatemala, 501
Guayana, 325
Gudai Nanhai, 230
Guerra justa, 625
Guerra Napoleónicas, 296
Guerra, 623, 626, 627, 628, 629, 630, 631
Guerreiro, Inácio, 160
Guevara, Santiago, 498
Guilhem, Filipe, 534, 535
Guiné, 21, 37, 41, 96, 117, 284, 524
Guiné, Golfo da, 525
Guiné, rios de, 525
Gunder Frank, Andre, 383
Guoping, 230, 234
Gusarates, 420
Gutenberg, 488
Guzmán, D. Luís de, 112

H

Haia, 366
Hainan, 199, 204, 206, 207, 214, 216, 218, 221, 226, 227
Hairedin (Barba- Roxa), 124
Hairun, 181, 182, 185
Hara, Martin, 599, 600, 604, 609
Harald-Fischer Tiné,383
Harunobu, Arima, 613
Harvey, David, 293
Hawkins, John, 320
Heathens, 420
Helène Vu Than, 567, 568
Hemming, John, 522
Henrique (D.), 37, 136, 524, 527, 528
Henrique I, Dom, 606
Henrique, Francisco padre, 585
Henriques, Afonso, 339
Hernández, José Fulgencio Martínez, 323
Hideyoshi, Toyotomi, 613, 614, 618
Hirschvogel, 81
História dos Descobrimentos: livro, 78, 80, 91, 94
História, 189, 199, 231, 232, 235, 237, 242, 246, 259, 260, 288
Höchstetter, 81
Hogenberg, Frans, 125
Hokkien, 209, 210, 217
Holanda
Holanda, 256, 275, 279, 342, 360, 369
Holanda, 507, 593

Homem, Lopo, 491
Hong Kong, 228, 229, 288.
Hornos, cabo de, 492
Horsburgh, James, 267, 268, 269, 271, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285
Hospital das Caldas da Rainha, 480
Hudson, 493,507
Huet, Pedro, 275, 275,
Humayun, 429
Hunt, Lynn, 382
Huozhang, 201, 202, 203
Hussain: emir, 118
Hutter, Lucy Maffei, 588

I

Iemitsu, Tokugawa, 386
Iewes,420
Igarapava, 588
Igreja Católica, 603
Ilhas das especiarias, 521
Império Mogol, 404
Imhoff, 81
Império português, 384, 570
Império Romano, 46, 67, 73, 78, 624, 630
Império Russo, 290, 291, 296
Inca, Império, 533
India Oriental, 344, 345, 417, 570
Índia, 13, 14, 15, 17, 18, 21, 24, 31, 36, 39, 43, 44, 46, 48, 50, 51, 53, 54, 55, 60, 64, 70, 71, 72, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 87, 88, 90, 91,92,93,94,96,99, 106, 107, 108, 109, 111, 113, 114, 115, 120, 122, 123, 126, 135, 136, 137, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 159, 160, 168, 175, 179, 181, 182, 235, 249, 251, 252, 254, 257, 258, 261, 262, 267, 270, 275, 276, 278, 279, 280, 282, 283, 293, 337, 338, 341, 344, 345 346, 347, 348, 350, 354, 358, 362, 405, 417, 421, 424, 429, 431, 489,490,, 560, 569, 570, 571,
Índia, Gaspar da, 62
Indiae, 570
Indiana: universidade de, 160
Indians, 420
Índias Ocidentais, 519, 585,
Indias Ocidentales, 320
Índias Orientais, 417, 519, 585
Índico, 25, 27, 28, 29, 30, 39, 45, 46, 47, 62, 61, 75, 81, 83, 96, 97, 99, 105, 110, 111, 115, 116 118, 119, 133, 135, 136, 146, 267, 275, 277, 282, 292, 293, 296, 299, 300, 301, 306, 307, 310, 311, 355, 404
Indo & ho Tejo, 91
Indochina, 294, 296, 297, 300
Indonésia, 311
Inês de Leiria, 555, 559
Inglaterra, 256, 275, 278, 279, 280, 285, 298, 308, 310, 317, 318, 319, 326, 331, 312, 344, 360, 361,366, 369, 508
Institute of Nautical Archaeology, 129
Insulíndia, 241, 242
Intorcetta, Prospero, 389
Isabel Murta Pina, 567
Itália, 46, 47, 55, 319, 611, 614, 615
Itō, Mancio, 599, 600, 604, 609, 610, 614
Iyeasu, Tokugawa, 379

J

Jahanjir, 429
Jamaica, isla de 320
Janeiro, Rio de ,533, 535
Janízaros, 474, 475, 476
Janson, 512
Japan, 569
Japão, 141, 143, 146, 147, 183, 290, 291, 292, 294, 301, 303, 306, 312, 313, 375, 379, 380, 385, 387, 393, 394, 434, 435, 560, 566, 568, 569, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 599, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 610, 611, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 624
Japões, 599, 603, 604, 606,
Japoneses, 421

Jasão, 91
Jaus, J. J., 69
Java, 114, 127, 178, 182, 183, 184, 186, 193, 203, 204, 208, 242, 246, 264, 300, 304, 318, 456, 583
Javaneses, 421
Jerusalém, 553
Jesuítas, 49, 195, 202, 208, 212, 254, 272, 332, 336, 337, 338, 342, 343, 344, 346, 359, 375, 469, 470, 472, 473, 475, 477, 517, 518, 519, 527, 549, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 564, 565, 574, 581
Jesus Cristo, 545, 547, 555, 556, 559
Jesus, 594,
Jiajing Xiangshan, 222
Jiangjunmao, 209, 214, 225
Jiaozhijie, 216, 226
Jiapeng liedao, arquipélago, 111, 113, 116, 119-123, 125-128, 130, 132, 133, 135
Jima, Iwo, 499
Jimenez, Fortún, 504
Jiuxing, 219
Joan, Serrão, 135
João António Cavazzi, 539, 540, 541, 542, 545, 546, 547
João Batista, 553
João I, 338, 339
João II (D.): rei de Portugal, 21, 59, 89, 93
João III, (El-Rei) Dom, 238, 239, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 560, 629
João Paulo Oliveira e Costa, 566
João Rodrigues, 568, 569,572, 573
João, 587, 592, 593, 624, 629
João, Preste, 523
Johor, 207, 208
Jorge de Gouveia, 565, 566, 567, 569, 570, 576, 577, 578
José Casanova, 567
José Martinez-Serna, José, 378
Josef Wicki, 566
Josué, 96
Joyce, Domingos, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 282, 284, 285
Joyce, Duarte, 269, 270, 271, 273, 275
Joyce, Marianna, 269, 270
Joyce, Pedro, 270, 271, 272, 273, 274, 275
Judá, 120, 122
Julião, 604,
Junqueira, Manuel Fernandes, 587
Júpiter, 5, 300

K

Kagoshima, 568
Kagoshima, Bernardo de, 612
Kali, 33
Kanpaku, 613
Keiskama River, 25, 26
Keldsnor (farol), 298
Kevran, Monique, 472, 475
Köpke, Diogo, 63
Korapuzha, rio, 32
Korsakov, 292
Kronstadt, 295, 297
Kunlun, 203
Kyushu, 606

L

La Guaira, 323
La Rochelle, 239
Ladrillero, Juan, 500
Lampacau, 204, 227
Lançarote, ilha de, 19
Langbaihao, 204, 219, 227
Langeland, Ilha de, 298
Laurie, Robert, 279, 281
Laut Natuna, 203, 208
Lavandier, 282
Lavanha, João Baptista, 107, 151, 159, 160, 163, 164, 166, 169, 170

Leão X, Papa, 118
Lee, David, 212
Legazpi, 498
Leitão, Henrique, 105, 245
Leitão, Marcelo, 379, 380
Leite, Serafim, 377, 594, 595
León, Juan Francisco, 323
Lezcano, Francisco, 498
Liaodong, 290, 291
Libau, 295, 298, 305, 306, 307, 308, 309, 310
Lilliboy, 184
Lilly Library, 160
Lima, D. João de, 115
Lingdingyang, 219, 221
Língua, 260, 261
Linschoten, 208, 279, 420
Lira, Manuel de, 331
Lisboa, 3, 4, 6, 8, 12, 14, 15, 19, 21, 22, 40, 41, 46, 48, 59, 68, 75, 78, 81, 82, 92, 96, 97, 99, 108, 109, 111, 112, 113, 118, 125, 127, 137, 138, 141, 144, 145, 151, 153, 169, 170, 179, 180, 181, 183, 238, 245, 249, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 260, 261, 262, 263, 269, 270, 271, 274, 275, 337, 338, 339, 342, 344, 345,348,349, 35, 352, 353, 354, 355, 357, 358, 360, 362, 365, 368, 377, 379, 380, 381, 390, 395, 410, 425, 429, 431, 435, 489, 541, 552, 560, 565, 566, 568, 569, 570, 571, 573, 576, 577, 586, 587, 588, 608, 610
Lisboa, João de, 151, 153, 169, 170
Lisbon, 565
Livorno, 249, 251, 252, 253, 254, 256, 258, 261, 263, 355, 368
Livro de Lisuarte de Abreu, 114
Livros de Maravilhas, 523
Lobo, José Maria d´Almada Castro e Noronha da Silveira, 270
Lombard, Pierre, 480, 481, 484
Londres, 259, 279, 280, 281, 282, 354
Lopes de Sousa, Pedro, 404
Lopes, António. 386
Lopes, Bento, 592, 593
Lopes, Gregório, 98
Lopes, Tomé, 97
Lorena, Cristina de, 255, 256
Loreto, 273
Loureiro, Rui Manuel, 614
Loyola, Jorge de, 599, 600, 606
Lugares em que a agulha faz variação neste caminho da India, tiradas de dois roteiros de Vicente Roiz e verificado e experimentado por mim por muito largo tempo, 168
Luís XIV, 333
Luís, Gaspar, 591
Luís, Manuel, 587, 593
Lujing, 222, 227
Lutero, Martinho, 55
Luxemburgo, 319
Luz (navio), 267, 268, 269, 271, 272, 274, 275
Lyon, 235, 236
Lyvro dos pesos da Ymdia, 67

M

Macao, 569
Macassar, Estreito de, 187, 188, 194, 195, 196, 197, 277
Macau, 140, 184, 199, 204, 205, 206, 207, 216, 220, 269, 271, 272, 274, 341, 347, 348, 349, 350, 352, 353, 354, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368,369, 370, 375, 377, 378, 379, 380, 381, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 394, 395, 398, 424, 434, 435, 565, 566, 568, 569, 571, 572, 573, 576, 588, 601, 613, 614
Maciel da Cruz, João, 353
Maciel, Luís, 357, 358, 359, 360
Maçuá, 114
Madagáscar, 292, 293, 295, 296, 299, 300, 301, 302, 307, 309, 310, 311, 312
Madeira Santos, Catarina, 408, 425, 426, 427, 431
Madeira, 521
Madras, 278, 284

Madrid, 159, 253, 328, 329, 425, 435, 487, 569, 576, 610, 611

Madrid, Moreno, 106

Madura, Estreito de, 178, 183, 184, 186, 187, 188, 194, 197, 198

Máfia, 112

Magalhães, Estreito de, 242, 245

Magalhães, Fernão de, 3, 11, 13, 176, 177, 178, 179, 491,492,493,496, 521

Magalhães, José de Sá, 275

Magalotti, Lorenzo, 256

Maggi, Girolamo, 484

Magiotti, Fortunato, 377

Magistris, Jacinto de, 587

Magussun, Já Sigurdur Gylfi, 382

Makota, 542

Malabar, 431

Malaca, 13, 36, 51, 55 71, 82, 137, 140, 141, 173, 175, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186, 192, 196, 242, 278, 281, 284, 296, 311, 312, 345, 378, 386, 421, 431, 434, 491, 503, 530, 531, 571, 572, 601

Malaspina, Alejandro, 507, 510

Maldivas, 146

Maldonado, 114

Maldonado, Ferrer, 507

Mali, Império do, 525

Maluco, 417, 424

Maluco, Ilhas de, 176, 190, 195

Manar, 420

Manchúria, 290, 291, 294

Mancio, 604, 605, 607

Mani Afonso, 544

Mani Congo, 541, 543

Mani Sonho, 541

Manila, 182, 212, 387, 434, 435, 496

Manipa, 184, 191

Manis, 543

Mannevillette, 279, 281

Manoel, Pedro, 416

Manuel Barreto, 573

Manuel Borges, 565, 566, 567, 571, 573, 575, 576, 578

Manuel I, D.,17, 19, 34, 37, 38, 41, 43, 46, 47, 50, 52, 54, 59, 68, 77, 78, 98, 119, 337, 338, 339, 530

Manuel, 587, 588, 589, 591, 592, 593, 614, 624

Manuel, Luís, 591

Manuscrito de Bratislava, 75

Manuscrito de Viena, 75

Mapa, 180, 184, 186, 187, 243, 244, 281, 283

Mar Báltico, 289, 292, 295, 298, 306, 307

Mar Negro, 292, 295, 298, 303

Mar Vermelho, 114, 115, 118, 119, 123, 241, 244, 279, 284, 309

Maracaibo, 323, 325

Maranhão, 377, 581,589, 595

Marchena Fernández, Juan, 521

Mare Liberum, 237

Mares da China, 577

Margarita, isla de, 320, 321, 323, 325, 326, 327, 328

Maria de Portugal, Infanta, 55

Marianas, 498

Marinha Imperial Japonesa, 305, 312

Marinha Imperial Russa (Marinha Russa), 291, 297, 302, 303, 304, 305, 312, 313

Marinha, 173, 272, 280,

Marinharia, 183, 217

Marrocos, 21, 95, 294, 298, 299, 308, 482, 601, 626, 630

Marsden, William, 280

Marselha, 356, 368

Marshall, 498,499

Martellus, Henricus, 45

Marti, Joan, 350, 357, 367, 369

Marti, Pau, 350, 357, 367, 369

Martinez-Serna, 567

Martinho, 604

Martini, Francesco di Giorgio, 480

Martins, Fernão, 31, 33, 34, 36

Martins, Honorato, 592

Martins, Manuel, 592, 593
Mascate, 140, 141, 445, 475
Maskelyne, Nevil, 278, 279
Massarella, Derek, 603, 605
Matamba, 541, 542, 545
Mateus Cardoso, 543
Mathew, 413
Matosinhos, 591
Matteo Ricci, 568
Mauro, Fra, 45
Maximiliano I, 47, 48, 53, 77, 337
Maximiliano, 41
Mayadunne de Sitawaka, 525
Mazagão, 481, 482
Mbanza Congo, 541
McIntyre, Keneth Gordon, 128, 132
Meca, 553
Medeia, 90
Medici, 249, 250, 255, 256, 257, 261, 263
Mediterrâneo, 106, 110, 116, 118, 120, 122, 183, 241, 295, 298, 299, 306, 308, 323, 324, 338, 355, 368, 488
Mehmet Bey, capitão turco, 476
Meliapor, São Tomé de, 140
Melinde, 3, 4, 28, 29, 33, 105, 106, 108, 109, 112, 129
Melo, D. Francisco Manoel de, 630
Melo, Gaspar de, 182
Melo, Simão, 109
Mendaña, Álvaro de, 499
Mendes, Lopes, 91, 92
Mendocino, 499
Mendonça, Cristóvão de, 531
Mendonza, Hurtado, 502,504
Mendoza, Antonio de, 498
Menegon, Eugenio, 383
Meneses, D. Duarte, 98, 99,100
Meneses, D. João de, 117
Menorca, isla de, 319
Mercator, 512
Merceana, 592
Meru, 222, 227
Mesoptâmia, 70
Mesquita, Diogo de, 599, 600, 606, 608, 609, 610
Mesquita, Diogo Lopes de, 181
Mesquita, José da Silva de, 587
Mesquita, Pedro, 386
Messias, 553
Metrópole, 133
México, 496, 522, 532
Meynard, George, 365, 368
Mezzabarba, Carlo Ambrósio, 364
Michele Ruggieri, 568
Milão, 587
Miller, Tempest, 368
Mina explosiva, 480
Mina, fortaleza de S. Jorge da, 525, 526, 527. 530
Mindanao, 498,499
Ming, 201, 202, 203, 205, 207, 210, 211, 212, 215, 218, 219, 221, 222, 387, 568
Ming-Qing, 375
Minkisi, 543
Miranda, Sá de, 55
Miranda, Sá de, 627
Mîrî, 98
Missão da China, 377, 379, 380, 381
Missões Orientais, 599, 615
Mito, 237
Moca, 553
Moçambique, Ilha de, 26, 27, 28, 33, 94, 114, 261, 300, 302, 613, 614
Moguer, Diego García, 493
Moisés, 95,96
Molucas, 99, 601
Monos, Punta de, 321
Monte Alvo, 119
Monte, Urbano, 609
Monteiro, José Jerónimo Pires, 273
Moores, 420

Moraleda, José, 509
Morales, Gaspar, 501
Moreira, Adriano, 631
Mormugão, 139
Moro, António, 273
Moscovia, 507
Mota, Aleixo, 159
Mota, Avelino Teixeira da, 173, 174, 183, 184
Moura Carvalho, Pedro, 429
Moura, Afonso de, 21, 473
Mouro, 625
Mukden, Batalha de, 311
Munch Miranda, Susana, 413, 426
Mundo, 382
Münster, Sebastian, 43, 53, 54,55
Münzer, Hieronymus, 46
Muqrin ibn Zamil, governador do Bahrain, 471
Muro, 614
Murta Pina, Isabel, 379, 380
Murteira, André, 414
Musa, Mansa, rei do Mali, 525, 527
Museu do Quénia, 129
Museu Militar, 127
Mustapha Pasha, comandante turco, 474, 476, 479
Muzio Vitellechi, 569, 571
Myngs, Christopher, 327

N

Nadakkavu, 33
Nagamasa, Kuroda, 613
Nagasaki, 613
Nagasaqui, 378, 379
Nakamura, Julião, 599, 600, 604, 609
Namíbia, 67
Nanquim, 555
Nantingmen, 222
Náutica, 173, 188, 235, 237, 281, 283, 285
Navegação, 258, 261,267, 269, 271, 273, 274, 275, 277, 278, 279, 280, 282, 283, 284, 285
Navigiorum Fabricator, 591
Navio da Província, 592, 593
Nazaré, 111
Ndongo, 542, 543
Negombo, 139
Neptune, 279, 281
New Holland, 267, 268, 269, 279, 281, 284
Ngola, 542
Nicarágua, 501
Nimega, cidade de 332
Niño, Andrés, 501
Nóbrega, Manuel da, 589, 591
Nobunaga, Oda, 599, 600, 604
Nogueira, Bento, 593
Nord, 235, 236, 246
Noronha, Antão de (capitão de Ormuz), 475, 478, 479, 481
Noronha, D. Afonso de: vizo-rei, 13
Noronha, Diogo de, 112
Noronha, Dom Antão de, 181
Noronha, João de (alcaide de Óbidos), 475, 476, 480
Norte da Europa, 34, 385
Norte de Africa, 625
Norte, 407
Nossa Senhora da Conceição: nau, 110
Nossa Senhora do Cabo, 421
Nossa Senhora do Vencimento, 573
Nossa Senhora dos Mártires: nau, 110
Nosso Senhor, 554
Nosy-Bé, 295, 297, 307, 309, 311, 312
Nova Espanha, 390
Nova França, 601
Novo Mundo, 521, 522
Nueva Guinea, 498,499,500,503,511
Nunes da Silva, Manuel, 365
Nunes, António, 67
Nunes, Jorge, 386

Nunes, Pedro, 61
Núñez, Álvar, 505
Nuremberga, 75, 80, 81, 82, 338
Nusanive, 184

O

O Livro da Cura e O Cânone da Medicina, 69
O Manifesto dos Lusíadas, 631
Obras das Galés, 111
Oceano Indico, 419
Ocidente, 553, 556
Ocidente, 96, 291, 624
Odayees, 136
Odessa, 295, 298, 307, 308, 309
Oeste, 184, 186, 187, 235, 276, 281, 284, 302
Oka, Mihoko, 379
Oliveira e Costa, João Paulo, 379
Oliveira, Liliana, 13, 413
Onor, 553
Ophir, 492
Ophir, mito de, 529, 530
Orão, 118, 122
Ordenações Afonsinas, 628
Orelhões, 484
Oriente venezolano, 317, 327
Oriente, 17, 23, 30, 39, 40, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 68, 72, 89, 91, 94, 96, 114, 115, 133, 135, 144, 249, 253, 262, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 305, 306, 307, 311, 411, 414, 434, 435, 553, 556, 623, 624, 625, 626, 628, 629, 631
Ormuz, fortaleza de, 483
Ormuz, Reino, 117, 138, 141, 418, 439, 471, 473, 475, 478, 481, 482
Oro, Isla de, 498
Orta, Garcia de, 55, 61, 69, 71
Ortelio,512
*Os Lusíadas,*3, 14, 17, 18, 20, 24, 26, 27, 28, 29, 39, 40, 41, 94, 95, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 631
Otomanos, 122
Otto Progel, Otto-491
Ouro africano, 519
Ouro, Ilha do, 530, 531
Ouro, Rio do, 525
Overton, 512
Ovídio, 3, 5, 6

P

Pacheco, Diogo, 531
Pacífico, 313, 435, 487, 489, 492, 493, 496, 497, 498, 500, 502, 503, 512, 599
Paço de S. Pedro, 611
Padre Amaral, 347
Padre Eterno, 592
Padroado Régio, 568
Pagode, Viagem do, 532
Pahang, 208
País Albernaz, Francisco, 421
Países Baixos, 79, 317, 319, 331, 348, 366
Paiva, Afonso de, 60
Paleacate, 532
Panamá, 495, 496, 522
Pandarane, 30, 32, 35
Panelim, 140
Pangim, 139, 140
Pannemaeker, Willem de 125
Paolo Quattrone, 567, 576
Papa Gregório XIII, 606, 611, 618
Papa, 606, 611, 612, 617, 618, 631
Paraguai, 533
Paraíba, 581, 582, 589
Pargo, Amaro, 323
Paria, península, 323
Paris, 237, 241, 302, 615
Parker, Geoffrey, 386
Pascua, 500
Patane, 204, 205
Patani, reino de, 65

Patois, 206
Patos, Lagoa dos, 534
Património,173
Pattani, 204, 205, 206, 220
Paul Nelles, 567
Paula Findlen, 567
Paulo III, 568
Paz, Nossa Senhora da, 270
Pazes, 623, 628, 629
Peason, M.N, 406, 410
Pedra Branca, 199, 200, 207, 208, 209, 225
Pedro António Gomez, Pedro António, 369
Pedro de Aris, 561
Pedro de Mascarenhas, 560
Pedro, Adrião, 390
Pedrosa, Fernando Gomes, 82
Pegu, reino de, 65
Peixoto, Pero, 478
Pemba, 112
Península Ibérica, 252, 253, 254, 256, 257, 625
Península Ibérica, 553
Península Malaia, 199, 281
Pequim, 388, 389, 557
Peregrinação, 212
Peregrinação, 551, 552, 553, 560, 561
Pereira Coutinho, Maria João, 379, 380
Pereira Fidalgo, Gregório, 348
Pereira, Duarte Pacheco, 524, 526, 527, 529, 627
Pereira, Rui Vaz, 114
Pernambuco, 592
Perozo, Jossef António, 329
Pérsia, 41, 61, 69, 96, 279, 284, 279, 281, 284, 293, 295, 337
Pérsico, Golfo, 471, 472
Peru, 377, 522
Pessagno, Emanuele, 119
Peutinger, Conrad, 78
Peutinger, Konrad, 47, 48
Philbrick, Gary, 129
Piedade: galeão, 129
Pigafetta, 492,494
Pina, Rui de, 22, 93
Pinda, 541
Pinheiro, Francisco, 364, 365
Pinto, Fernão Mendes, 253
Pires, Manuel, 593
Pires, Tomé, 61, 176, 177, 204
Pisa, 252
Pissarra, José, 105,
Pizarro, Francisco, 501, 522
Planisfério de Cantino, 40, 45
Plano das Índias, 60
Plata, Rio dela, 492
Plínio, 26
Pohle, Jürgen, 75
Polišenský, Josef, 79
Polo Guoam, 217, 218
Polo, Daniel, 321, 322
Polo, Marco, 523, 612, 618
Polónia, Amélia, p 384
Pólvora, 472
Ponto Vernal, 166
Port Arthur, 290, 291, 294, 305, 306, 307, 311
Port Said, 295, 299, 307, 311
Portalegre, 586
Portella, 587
Porto Rico, 278
Porto Venere, 338
Porto, 586, 593, 594
Portobelo, 495
Portolá, Gaspar de, 506
Portsmouth, 291
Portugal, 6, 13, 17, 31, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 44, 46, 48, 51, 59, 68, 75, 77, 78, 81, 82, 83, 90, 97, 106, 110, 112, 113, 117, 119, 120, 122, 123, 126, 129, 136, 153, 159, 166, 173, 174, 176, 177, 182, 204, 227, 235, 237, 238, 239, 246, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 263, 264, 269, 271, 272, 273, 284, 285,

302, 303, 337,347, 350, 353, 359, 361, 366, 368, 369, 381, 390, 488, 491, 541, 543, 552, 556, 570, 601, 606, 608, 611, 614, 615, 623, 627, 631

Portuguese, 539, 420, 540

Portugueses, 625, 627, 628, 629

Praga, 615

Praga, Manuscrito de, 184

Prakash, Ohm, 421

Prassum, Cabo 50

Príncipe Filipe, 431

Prior do Crato, 159

Protazio, 604

Província, 356, 368

Provideniya, 292

Província do Brasil, 587, 595

Província do Japão, 379, 380, 381, 385, 386, 389, 435

Província Lusitana, 587

Ptolomeu, Claúdio, 9, 26, 43, 44, 48, 49, 50, 52, 53, 157, 488

Puerto Cabello 323, 325, 330

Puerto Rico, 323

Pulau Tioman, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 225

Pullo Babi, 212, 213

Pullo Laor, 212, 213

Puthur, 33

Q

Qal'at Al-Bahrain (forte do Bahrain), 480, 484

Qing, 207, 388

Qizhou, 199, 200, 216, 218, 226, 227

Quan hai tu zhu, 219, 222

Quansawh-al Ghawri, 98

Quatttrone, Paolo, 393, 395

Quénia, 28, 105, 106, 108, 129

Quiloa, 27, 28, 97, 112, 117

Quirós, Fernández, 499

Quito, 377

R

R18: basílisco, 127

Ra'is Murad, capitão do castelo do Bahrain, 475, 477, 478

Ra'is Nur-al-din, 474

Rabel, José de Matos y, 325, 326

Ramada Curto, Diogo, 406

Ramponi, Placido, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 280

Ramusio, Giovanni Battista, 62

Ras al-Sahmiah, 475

Ratkoš, Peter, 79

Ravenstein, Ernest George, 62, 69, 70, 71

Real Junta do Comércio, 271, 274

Réaumur, (escala de temperatura), 296

Reforma das Gavetas, 121

Rei do Céu, 561

Reimão, Ferreira, 159

Reinel, Jorge, 339, 491

Reino do Congo, 539, 541, 543, 544

Reis Católicos, 521

Reis Pereira, Diogo, 381

Reis Thomaz, Luís Filipe, 410

Relação geográfico-comercial dos reinos ao Sul de Calecute, 63, 69, 71

Rem, Wilhelm, 47

Remolares, 571

Resende, Garcia de, 93, 117, 625

Restelo, 19, 155

Retes, Íñigo Ortiz, 499

Revel, Jacques, 383

Revolução, 272, 292, 296, 307, 313

Ribeira das Naus, 137, 144, 145

Ribeira de Goa, 137, 138, 139, 141, 145

Ribeiro, Belchior, 386, 388, 391, 392

Ribero, 490

Richard-Torra Prat, 577

Ringmann, Mathias, 48

Rio de Janeiro, 362, 365, 367, 368, 369, 588, 591, 594

Rio de la Plata, 362
Rios de Cuama, 417
Roberval, 239, 245
Rocha, padre João da, 587
Rocha, padre Manuel Ribeiro, 588
Rodrigues Palmeiro, Manuel, 390
Rodrigues Tçuzu, João, 378, 379, 381, 392
Rodrigues, Francisco, 208, 212, 217
Rodrigues, Nuño, 599, 600, 606
Roma, 6, 71, 117, 254, 379, 380, 385, 387, 389, 394, 395, 556, 568, 569, 576, 585, 599, 601, 603, 604, 606, 607, 610, 611, 614, 615, 617,
Roque de Oliveira, 421
Rosado, José, 379, 380
Rota do Cabo, 30, 75, 77, 81, 82, 94, 133, 137, 144, 145, 346
Rota/rotas, 173, 175, 176, 178, 179, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 199, 200, 261, 267, 269, 275, 278, 283, 284, 292, 302, 313
Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama, 60, 71
Roteiro do Mar Roxo, 123, 125
Roteiros, 173, 178, 182, 183, 184, 185, 188, 190, 206, 211, 212, 213, 216, 222, 223, 243
Royal Geographic Society, 522
Royal Society, 280
Rozalia (navio), 270
Rozhestvensky (Vice-almirante), 295, 302, 309, 310, 311, 312
Ruivos, Angra dos, 19
Ruiz, Bartolomá, 502
Rússia, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 298, 299, 302, 306, 307, 312, 313, 508
Ryukyu, 205, 220, 223

S

S. Brandão, ilha, 523
S. Vicente, vila de (Brasil), 534
Sá, Francisco de, 531
Sá, João de, 24, 31, 34
Sá, Valentim de, 159
Saavedra, Álvaro, 498,504
Saavedra, Diego, 498
Sabang, 184
Sacalina, Ilha de, 292
Sacotorá, 553,
Sacro Império Romano-Germânico, 82
Safim, 483
Sainte-Marie, Ilha de, 299, 302
Saintonge (ver Fonteneau)
Sal, ilha do, 19, 195
Sala Régia, 611
Salaiar, 184, 186, 188, 193, 194, 195, 196, 197
Salamanca, 630
Salayar, 186, 187
Salazar, Toribio Alonzo de, 498
Salcedo, Felipe, 499
Salsete, 390
Sam Francisco, 430
Samatra, 183, 184, 242, 246, 530, 531
Samorim de Calecute, 122, 629
Sampaio, Lopo Vaz, 100
San Antonio, rio, 492
San Dominguos, 430
San Francisco, 301
San Juan (rio), 492,501,502
San Martín: galeão, 121
San Mateo, 502
San Miguel, 495,499,505
Santa Catarina, 269, 270
Santa Cruz (navio), 271
Santa Cruz (navio), 271
Santa Cruz de Coimbra; mosteiro, 60
Santa Cruz, 588
Santa Cruz, Alonso de, 492,494
Santa Maria da Graça: nau, 109
Santa Maria da Vitória: nau, 118
Santayo, de Sebastião, 610
Santiago de Cacém, 552
Santiago, ilha de, 19, 528

Santiago, Ordem de, 93, 96, 98
Santiago: bergantim, 114, 117, 126
Santo António: galeão, 112, 114, 115, 127
Santo Domingo, 323
Santo Espírito: nau, 109
Santos, Manoel dos, 271
Sanudo, Marino, 525
Sanzaodao, 219, 227
São Bento: navio, 13
São Dinis: navio, 114, 120, 121, 122
São Filipe: nau, 109
São Gabriel: nau, 19, 20
São João (ver Shangchuandao)
*São João "*Samorim"*:* 115, 124
São Jorge: galeão, 106, 108, 110, 114, 121, 126, 128
São Lourenço, Golfo de, 239, 245
São Mateus: galeão, 122
São Mathias, 194, 195
São Matias, 186
São Pantaleão: navio, 112
São Paulo (freguesia), 269, 253, 261, 283, 287, 302
São Pedro, 10, 352, 363
São Petersburgo, 291, 302, 307
São Rafael: nau, 19, 31, 114, 126, 128
São Roque, 586, 608
São Salvador, 541
São Tomé*,* 3
Sapude, 178, 187, 188
Savona, 118, 119
Schöner, Johan, 50
Schwindinger, 107
Scilicet, 585, 589
Sebastião (D.): rei de Portugal, 136, 137, 145
Sebastião, 610, 624, 625, 626
Seguro, Porto, 534
Seinal (Marrocos), 482
Selayar, 186, 187
Selden Map, 207, 212
Semedo de Matos, Jorge, 413
Semedo, Padre Álvaro, 379
Séneca, 90
Sequeira, Diogo Lopes, 114, 531
Sergini, Girolamo, 78
Sergipe de El-Rei, 588
Seribuat (Archipelago, Islands), 199, 200, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 221, 223, 225
Serra Leoa, 23, 525
Serra, Jupínero, 506
Sete Cidades, ilha, 523
Setúbal, 93, 552, 553, 592
Sevilha, 113, 242, 324, 362, 498, 521
Seychelles, 97
Shangchuan, 216, 221, 227
Shangchuandao, 204, 222
Shangxiazhu, 209, 210
Shimonoseki, 290, 294
Shunfeng xiangsong, 207, 209, 210, 211, 213
Sião, reino de, 64, 555
Siete Partidas, 628
Silva, Pereira da Silva,6 3
Silveira, Álvaro da, 475, 476, 477, 478, 479
Silveira, Simão da, 476
Simão, Júlio, 430
Simões, António, 386
Simões, Carlota, 3, 16
Sines, 19, 76, 96, 98, 129
Singapore (Strait of), 217, 221, 222, 243, 244, 248
Singapura, 296, 300, 311, 312
Sino-coreano, 392
Sisto V, 615, 618
Sixto V, 614
Siyi guangji, 207
Slaby-Arco, 297, 302, 303
Smith, 117
Soares da Silva, José, 349
Soares, Frenão, 120
Society of Jesus, 565

Socotorá, ilha de, 123
Sodré, Vicente, 98
Sofala, 27, 144, 528, 529,530
Solimão, Sultão, 473
Solís, Juan Días de, 491
Solís, mar de, 492
Sonda, 554
Song, 210, 215, 219
Sōrin, Ōtomo, 604, 613
Sornau, 554
Sousa Pinto, Paulo, 429
Sousa, Belchior, 472
Sousa, Bernardim de, 473
Sousa, Domingos de, 587
Sousa, Frei Luís de, 535
Sousa, Gonçalo de, 21
Sousa, Martim Afonso de, 156, 531, 532, 533, 534
Sousa, Rui de, 22, 23
Sousa, Tomé de, 534, 535
Speechly, J. M., 69
Spinola, Carlo, 379
Stellarium, 9, 12
Subrahmanyam, Sanjay, 384, 406, 421, 432
Sueste Asiático, 173, 176, 178, 180, 183, 184
Suez, 118, 292, 293, 295, 299, 309, 311, 313
Sul, 583, 593
Sul, África do, 284, 300, 301, 310
Sul, América do, 243, 245
Sultanado Mameluco, 122
Sultanato de Bijapur, 404
Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges, 63
Suma de geografia, 242, 243
Suma Oriental, 61, 176
Sumatra, reino de, 64, 203, 225
Sumitada, Ōmura, 604, 605, 606, 613
Sunda, 220, 225, 311
Sutucó, 526
Szijártó, Istvàn M., 382

T

Tábua da Aguada do Xeque, 123, 124
Tábua dos Roteiros da Índia de D. João de Castro, 125
Tafeta, 586
Taipa, 219, 227
Tanaçarim, 531
Tânger, 37, 295, 298, 299, 307, 308, 309, 312, 482
Tanque, 591
Tarsis, 492
Teatinos, Clérigos Regulares dos, 257, 258, 261
Tehuantepec, 498
Tehuantepec, 503,504
Teive, Diogo de, 625
Teixeira, José Joaquim, 271
Tejo, 91
Tejo, rio, 20, 39, 111, 274,
Tejupeba, 588, 591
Teles da Cunha, João, 407
Temudo, Valentim, 144, 145
Tenasserim, reino de, 64
Tenochtitlan, 503
Tenshō, 599, 600, 601, 602, 603, 605, 606, 607, 608, 611, 612, 613, 614, 615, 617, 618
Teologia, 628
Ternate, São João Baptista de (Fortaleza), 176, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185
Terra Firme, 318, 320
Terra Nova, 242
Terradas, 471, 474
Terumoto, Mōri, 613
Tétis: deusa, 5, 6
Tevalekara, Templo hindu de, 532
Thomas Banchoff, 567
Thomáz, Luís Filipe, 140, 214, 530
Thornton, 547
Tibete, 145, 245, 329, 330, 331, 333, 334, 335, 336, 338, 339, 341, 342, 343, 344, 346, 601

Tidore, 176, 179, 182, 497, 498
Timor, 126, 132, 143, 144, 145, 157, 153, 206, 207, 211, 213, 347, 348, 390, 401, 492, 605
Tinhosa, 199, 200, 214, 215, 216, 221, 226, 277
Tintoretto, Domenico, 609
Tiraras, 191, 192
Tirumala-Tirupati, 532, 535
Tobago, isla de, 322
Toledo, 499, 610
Tolstoy, 296
Tombuctu, 526, 528
Tomé Pereira, Alexandre, 353
Tomé Pires, 555, 556, 557, 559
Tonggujiao, 217, 218
Tonggushan, 217, 218, 226, 227
Tongking, 216, 227
Tordesilhas, 96
Tordesilhas, Tratado de, 22, 96, 176
Toreno, García, 490
Toro, Boca del, 492
Torre do Tombo da Índia, 433
Torre do Tombo, 406, 432
Torre, Bernardo de la, 498
Torre, Hernando de la, 498
Torres Novas, Casa de, 273
Torres, José de, 591
Torres, Luis Váez, 500
Toscana, Grão-Ducado da, 249, 251, 252, 253, 255, 256, 263
Toscanelli, 488
Toulon, 592
Toynbee, Arnold, 60, 87, 88, 89, 90
Tractado de las drogas y medecinas de las Indias Orientales, 63
Tratado da agulha de marear, 15, 153
Tratado da Esfera, 61, 240, 241
Tratado de Utreque, 362, 367
Tratado del Sphera del Mundo y del Arte del Marear, 153
Tratado sobre certas dúvudas de Navegação, 156
Tratados da Terra e Gente do Brasil, 589
Trincheiras, 475
Trinidad, 497
Trinidad, isla 322, 325
Tristão, Jácome, 109
Triste, Golfo 321
Trópico de Câncer, 166
Trópico de Capricórnio, 166
Tsesarevich (couraçado), 305
Tsushima, 613
Tsushima, Batalha de, 289, 296, 304, 306, 313
Tuckey, James Hingston, 285
Tudescos, 611
Tunes, 30, 124, 125
Turco(s), 553, 554
Turquia, 69

U

Ulisses (navio), 271, 274
Ulloa, Francisco de, 502,503,505,510
Ultramar, 272
Unamuno, Pedro, 507
União Ibérica, 434, 435
União Ibérica, 569, 576
Urdaneta, 499
Ursa Maior, 4, 5, 6, 7, 167
Ursa Menor, 3, 4, 5
Ursua, Pedro de, 523
Usuki, 602

V

Vaca, Cabeza de, 506
Vaipicota, 429
Valdez, Miguel, 386
Valdivia, 502
Valguarnera, Tomás, 386

Valignano, Alessandro, 392, 599, 600, 601, 602, 613
Van Aelst, Pieter Coecke, 124
Vandelvira, Alonso de, 480, 481
Varazze, 118
Varrakkal, 33
Vasco Calvo, 556, 557, 558, 559
Vasco da Gama, 404, 411, 433
Vasconcelos, Sancho de, 182, 185
Vasconcelos, Simão de, 587
Vaz Coimbra, António, 352, 362
Vecchietti, Antonio, 253, 254
Veja, Fabian R, 377
Velho da Costa, Manuel, 366
Velho do Restelo, 555, 628
Velho Oldenburg, Feliciano, 345, 368
Velho, Álvaro, 18, 24, 26, 31, 34, 36, 59, 60, 71, 94
Veneza, 48
Venezuela, 320, 323, 324, 325
Venice, 68
Venturoso, 47, 77, 82, 491, 525
Veracruz, 496
Vermeyen, Jan Cornelisz, 124
Vermote, Fred, 378
Verrazzano, 507
Vespúcio, Américo, 52, 90, 490
Viana do Castelo, 593
Vicente, Gil, 97
Vice-província da China, 379, 380,381, 385, 386, 387, 389,392
Vidigueira, 93, 98, 405, 426,433, 434
Viegas, Gaspar, 216, 227
Vieira, António, 590
Viena, 75,77, 79, 80, 81, 124
Vietnam, 199, 203, 204, 209, 211, 214, 216, 217
Viganego, 360
Vila Franca do Campo: batalha, 121
Vila Nova de Portimão, 593
Vila Santa, Nuno, 430
Vila Viçosa, 610
Villafuentes, Rodriguez, 503
Villalobos, Ruy López de, 498
Vinel. 120
Viterbo, Francisco Marques de Sousa, 119, 238
Vizcaíno, Juan, 506,510
Vizitador, 607
Vladivostok, 290, 291, 292, 305, 212
Volcano, 499
Von Rohr, Christiane, 79
Vries, Peer, 383
Vu Than, Hélène, 378

W

Wailuoshan, 217, 218
Waldseemüller, 491
Waldseemüller, Martin, 43, 44, 48, 49,50
Wanning, 214, 226
Wanshan, 221, 222
Welser, 47
Welser, Christoph, 78
Welser-Vöhlin, 81
Whampoa, 278
White Rock, 207, 208
Whittle, James, 279, 281
Wood, James e William, 275
Wu bei zhi, 201
Wuzhu, 199, 221
Wuzhudao, 218, 221, 222
Wuzhumen, 221, 226
Wuzhuzhou, 218, 222

X

Xarnauz, 64
Xavier, São Francisco, 249, 257, 258, 264, 594, 602, 612

Xeque, 560
Xiang Da, 207
Xiangshan, 204, 206, 207, 219, 220, 222, 226
Xianluo, 219
Xisha, 218, 226
Xizhushan, 209, 210, 211, 213, 214, 225
Xptande, 607

Y

Yamaguchi, 613
Yongzheng, 388
Yoshiaki, Ōmura, 614
Yoshige, Ōtomo, 606
Yoshitomo, Sō, 613
Yuan, 210, 219
Yunzhong, 210

Z

Zaire, 541
Zanzibar, 112, 302
Zaragoza, 268, 287, 314
Zaragoza, 496
ZDF: televisão alemã, 129
Zhengde: reinado, 109
Zipango, 489
Zipangu, 612, 618
Zodíaco, 166
Zupanov, Inès, 378
Zurara, Gomes Eanes de, 37, 524


ACADEMIA DE MARINHA