

3º CICLO EM HISTÓRIA

Logística Naval e Consolidação Imperial. A construção naval no Estado da Índia (1500- 1640)

Liliana Oliveira

2023



Liliana Oliveira

Logística Naval e Consolidação Imperial. A construção naval no Estado da Índia (1500- 1640)

Tese realizada no âmbito do Doutoramento em História, orientada pela Professora Doutora Amélia Maria Polónia da Silva, pelo Professor Doutor Amândio Jorge Morais Barros e pelo Professor Doutor Luís Filipe Monteiro Vieira de Castro*

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2023

* A presente tese beneficiou de uma bolsa de doutoramento concedida pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT). A referência atribuída é a seguinte: SFRH/BD/132432/2017.

Liliana Oliveira

Logística Naval e Consolidação Imperial. A construção naval no Estado da Índia (1500- 1640)

Tese realizada no âmbito do Doutoramento em História, orientada pela Professora Doutora Amélia Maria Polónia da Silva, pelo Professor Doutor Amândio Jorge Morais Barros e pelo Professor Doutor Luís Filipe Monteiro Vieira de Castro

Membros do Júri

Presidente: Doutor Luís Miguel Ribeiro de Oliveira Duarte, Professor Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Vogais: Doutor João Paulo Oliveira e Costa, Professor Catedrático da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa; Doutor Paulo Teodoro de Matos, Professor Auxiliar do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa do Instituto Universitário de Lisboa; Doutora Ana Catarina Abrantes Garcia, investigadora contratada da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa; Doutor Hugo Daniel Ribeiro da Silva, Professor Auxiliar da Faculdade de Letras da Universidade do Porto; Doutora Amélia Maria Polónia da Silva, Professora Catedrática da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

*A verdadeira força não é a do mar em fúria que tudo destrói, mas do rochedo,
impassível, que a tudo resiste!*

Henrique José de Souza

Sumário

Declaração de honra	4
Resumo.....	5
Abstract	6
Índice de Tabelas.....	7
Índice de Gráficos.....	8
Glossário.....	10
Lista de abreviaturas e siglas.....	41
Introdução.....	43
I PARTE. CONTEXTO INSTITUCIONAL E NORMATIVA CENTRAL.....	65
1.Administração Central do Império	68
2.Estado da Índia	96
2.1. Administração e fiscalidade	107
2.2. Edificar a capital: Cochim versus Goa	119
3.Órgãos de gestão naval (Lisboa versus Goa).....	124
3.1. Lisboa	125
3.2. Goa	134
3.3. Malha administrativa do Estado da Índia.....	144
4.Normativa Logística (Metrópole versus Império)	169
II PARTE. CONSTRUÇÃO NAVAL NO ORIENTE – FUNCIONAMENTO	229
1.Estaleiros (localização, articulação e funcionamento).....	230
1.1. Construção naval pré-presença portuguesa	230
1.2. Construção naval sob influência portuguesa	233
1.2.1. Embarcações resultantes da construção naval no Índico.....	266
1.3. Reparação naval sob influência portuguesa	268
1.4. Órgãos e gestão dos estaleiros	285
2.Matérias-primas.....	299
3.Tecnologia	341
4.Mão de obra.....	366
5.Financiamento.....	428
6.Impactos Ambientais.....	439

III PARTE. A CONSTRUÇÃO NAVAL NO ORIENTE EM PERSPETIVA COMPARATIVA --	
.....	448
1.Reino e Império	449
2.Império Holandês e Inglês – a construção de um império?.....	463
Considerações Finais	478
Fontes Documentais.....	487
1.1. Fontes Manuscritas	487
1.2. Fontes Publicadas	493
Referências Bibliográficas	499
Anexos.....	521
Anexo 1 – Cargos administrativos distribuídos por reinados (1500-1640).....	522
Anexo 2 – Cargos administrativos distribuídos por fortalezas (1500-1640)	549
Anexo 3 – Ribeiras utilizadas pelos portugueses, no Estado da Índia	567
Anexo 5 – Matérias-primas no reinado de D. João III	569
Anexo 6 – Matérias-primas no reinado de D. Sebastião.....	570
Anexo 7 – Matérias-primas no reinado de Filipe I	571
Anexo 8 – Matérias-primas no reinado de Filipe II	572
Anexo 9 – Matérias-primas no reinado de Filipe III	573
Anexo 10 – Ofícios – distribuição por reinados	574
Anexo 11 – Lista de nomes de oficiais no Estado da Índia.....	587
Documentação	596
Documento 1 – Naos e navios e quaravelas de toda sorte que ao presente á na Indea.....	597
Documento 2 – Artelharia que se acha ser nececaria pera estes galioes e gales e navios e caravelas, que el rei nosso senhor manda que sirvam em esta Indea.....	601
Documento 3 – El-Rey ordena que se façam cada anno duas naus na India. De 2 de abril de 1615.....	603
Documento 4 – Parecer do Conde de Castro. De 18 de Maio de 1623	606
Documento 5 – Sobre se lavrarem aqui dous galeões. A 16 de Agosto de 1631.....	610
Documento 6 – Sobre se atalhar o dano que o bicho faz aos galeões que invernam em Panelim. De 4 de Fevereiro de 1634	612
Documento 7 – Carta sobre os galeoens que invernarão em Panelim. De 17 de Março de 1636.....	613

Documento 8 – Carta sobre o concerto e reparo das naos e remedio para o danno que nelas fazia o bicho. De 17 de Março de 1636.....	615
Documento 9 – Carta do Vedor da Fazenda da India, a el Rei sobre o grande risco em que se punhão as naos ao tomar da carga e a forma com que se deviao fazer as naos, e galeoens, e outros mais particulares a respeito da navegação. De 5 de Fevereiro de 1637	617
Documento 10 – Carta sobre os grandes inconvenientes que há de serem as naus que servem na Carreira da Índia grandes. De 4 de Março de 1637	618
Apêndices	619
Apêndice 1 – Coracora de tipo menor	620
Apêndice 2 – Coracora com mastros e velas	621
Apêndice 3 – Embarcações usadas para a pesca em Goa e em Cochim.....	622
Apêndice 4 – Embarcações da China e Java, com velas e âncoras de madeira	623
Apêndice 5 – Fustas usadas pelos portugueses na Índia	624
Apêndice 6 – Fortaleza de Chale (1524).....	625
Apêndice 7 – Fortaleza de Baçaim (1635).....	626
Apêndice 8 – Fortaleza de Diu (1635)	627
Apêndice 9 – Fortaleza de Macau (1635).....	628
Apêndice 10 – Fortaleza de Moçambique (1638)	629
Apêndice 11 – Fortaleza de Tramganbar (1638).....	630
Apêndice 12 – A ilha e cidade de Goa metropolitana da India e partes orientais que esta em 15 graos da banda do norte (1595).....	631
Apêndice 13 – Mapa – Mar Vermelho e Golfo Pérsico	632
Apêndice 14 – Mapa – Índia.....	633
Apêndice 15 – Mapa – Ceilão.....	634
Apêndice 16 – Mapa – Sudeste Asiático e Extremo Oriente	635

Declaração de honra

Declaro que a presente tese “Logística Naval e Consolidação Imperial. A construção naval no Estado da Índia (1500-1640)” é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Porto, 20 de janeiro de 2023

Liliana Cristina Oliveira

Resumo

A presente tese de doutoramento centra-se no estudo da construção naval implementada no Estado da Índia, com foco no sistema de produção, matérias-primas e mão de obra, entre 1500 a 1640: época de estruturação imperial e de consolidação de uma talassocracia, ameaçada desde finais do século XVI. Seguem-se tópicos de análise propostos por uma abundante historiografia sobre processos de globalização, fluxos transculturais, produção e circulação de conhecimento. Literatura mais clássica permite analisar orientações e políticas régias referentes à matéria e espaço em estudo, interligando-a com a estruturação e consolidação da Rota do Cabo, e a sua sustentação logística.

Funcionamento e gestão de estaleiros, matérias-primas, mão de obra e mercado de trabalho, transmissão de conhecimentos no Estado da Índia serão tópicos de análise. A identificação de impactos ambientais, nomeadamente em termos de desflorestação. Uma leitura comparativa com a ação de outros colonizadores europeus no mesmo espaço geopolítico, em particular os holandeses, foi também prosseguida, por forma a discutir a tradicional dicotomia entre sistemas imperiais geridos diretamente pela coroa e outros geridos por companhias comerciais monopolistas.

Palavras-chave: Logística Naval, Construção Naval, Estado da Índia, Império Português

Abstract

This PhD thesis aims to study shipbuilding in the Portuguese State of India, focusing on the system of production, raw materials and labour market, between 1500 and 1640: in times of Portuguese empire building and the consolidation of a thalassocracy, threatened since the end of the 16th century. It follows on topics proposed by a abundant historiography on globalization processes, transcultural flows, production and circulation of knowledge. More classical literature allows the analysis of the Portuguese crown orientations and policies regarding the subject and spaces under study, interconnecting it with the structuring and consolidation of the Cape Route, and its logistical support.

Operation and management of shipyards, raw materials, labour force and the labour market, transmission of knowledge in the State of India are topics of analysis. The identification of environmental impacts, namely in terms of deforestation is also a focus of analysis. A comparative analysis with the performances of other European colonisers, in the same geopolitical spaces, particularly the Dutch, was also pursued, in order to discuss the traditional dichotomy between imperial systems managed directly by the crown and others managed by monopolistic trading companies.

Key-words: Naval Logistic, Shipbuilding, State of India, Portuguese Empire

Índice de Tabelas

TABELA 1 – CARGOS DE ADMINISTRAÇÃO NAVAL – DISTRIBUIÇÃO PELOS ESPAÇOS DE EXERCÍCIO	92
TABELA 2 – CARGOS DE ADMINISTRAÇÃO NAVAL – DISTRIBUIÇÃO POR INSTITUIÇÕES DE EXERCÍCIO	94
TABELA 3 – PIMENTA EMBARCADA NA CARREIRA DA ÍNDIA NO ANO DE 1558	104
TABELA 4 – CARGOS ADMINISTRATIVOS EXISTENTES NO ESTADO DA ÍNDIA (1500-1640)	144
TABELA 5 – RENDIMENTOS – DISTRIBUIÇÃO POR CARGOS (1500-1640)	157
TABELA 6 – TONELAGEM DAS EMBARCAÇÕES DA CARREIRA DA ÍNDIA, 1531-1580	196
TABELA 7 – VALORES PAGOS PELA MADEIRA – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS	312
TABELA 8 – LOGÍSTICA NAVAL – OFÍCIOS	367
TABELA 9 – OFÍCIOS – DISTRIBUIÇÃO POR LOCAL DE EXERCÍCIO	376
TABELA 10 – MÃO DE OBRA – DISTRIBUIÇÃO POR CATEGORIAS PROFISSIONAIS	393
TABELA 11 – REMUNERAÇÕES DOS MESTRES DA RIBEIRA – DISTRIBUIÇÃO POR ANOS E POR RIBEIRAS	407
TABELA 12 – REMUNERAÇÕES DOS MESTRES DOS CALAFATES – DISTRIBUIÇÃO POR ANOS E POR RIBEIRAS	411
TABELA 13 – REMUNERAÇÕES DOS FERREIROS – DISTRIBUIÇÃO POR ANOS E POR RIBEIRAS	419
TABELA 14 – DESPESAS DA RIBEIRA DE GOA	437
TABELA 15 – MADEIRAS UTILIZADAS E ORIGINÁRIAS DO BRASIL	453

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1- TIPOLOGIAS DOCUMENTAIS	59
GRÁFICO 2- FONTE NÃO PUBLICADAS – DISTRIBUIÇÃO POR ENTIDADES TUTELARES.....	60
GRÁFICO 3- FONTES – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS.....	63
GRÁFICO 4- PRÉMIOS DE ARQUEAÇÃO ATRIBUÍDOS PELA PROVISÃO DE 1569	78
GRÁFICO 5- CARGOS ADMINISTRATIVOS – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS (1500-1640)	152
GRÁFICO 6- PRODUÇÃO NORMATIVA – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS.....	169
GRÁFICO 7- DELIBERAÇÕES SOBRE LOGÍSTICA NAVAL – DISTRIBUIÇÃO POR ÁREAS DE ATUAÇÃO	172
GRÁFICO 8- CONSTRUÇÃO NAVAL – QUADRO NORMATIVO	173
GRÁFICO 9- FROTA NAVAL – QUADRO NORMATIVO	175
GRÁFICO 10- DIPLOMAS RELATIVOS AOS HOMENS DO MAR	177
GRÁFICO 11- OFICIAIS DE NAVEGAÇÃO – CARTAS DE PRIVILÉGIO.....	180
GRÁFICO 12- OFICIAIS DA RIBEIRA – CARTAS DE PRIVILÉGIO	181
GRÁFICO 13- AÇÕES DELIBERATIVAS NO ÍNDICO POR REINADOS.....	212
GRÁFICO 14- ARMAÇÃO NO ÍNDICO NO PERÍODO FILIPINO	219
GRÁFICO 15- FINANCIAMENTO DA ARMAÇÃO NO ÍNDICO	221
GRÁFICO 16- FINANCIADORES DA ARMAÇÃO NO ÍNDICO	222
GRÁFICO 17- NAVIOS COMPRADOS OU VENDIDOS NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS.....	226
GRÁFICO 18- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS	234
GRÁFICO 19- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR ANOS	235
GRÁFICO 20- RIBEIRAS IDENTIFICADAS NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS	236
GRÁFICO 21- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO REINADO DE D. MANUEL	237
GRÁFICO 22- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR RIBEIRAS NO REINADO DE D. MANUEL	242
GRÁFICO 23- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE D. JOÃO III.....	243
GRÁFICO 24- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR RIBEIRAS NO REINADO DE D. JOÃO III.....	247
GRÁFICO 25- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO REINADO DE D. SEBASTIÃO.....	248
GRÁFICO 26- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR RIBEIRAS NO REINADO DE D. SEBASTIÃO.....	251
GRÁFICO 27- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE FILIPE I	252

GRÁFICO 28- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR RIBEIRAS NO REINADO DE FILIPE I.....	254
GRÁFICO 29- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE FILIPE II	255
GRÁFICO 30- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR RIBEIRAS NO REINADO DE FILIPE II	260
GRÁFICO 31- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE FILIPE III	264
GRÁFICO 32- PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR RIBEIRAS NO REINADO DE FILIPE III.....	265
GRÁFICO 33- NAVIOS CONSTRUÍDOS NOS ESTALEIROS ASIÁTICOS – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS.....	267
GRÁFICO 34- PROCESSOS DE REPARAÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS	269
GRÁFICO 35- RIBEIRAS UTILIZADAS PARA REPARAÇÃO NAVAL NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS	270
GRÁFICO 36- PROCESSOS DE REPARAÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE D. MANUEL	272
GRÁFICO 37- RIBEIRAS DO ÍNDICO UTILIZADAS PARA REPARAÇÃO NAVAL NO REINADO DE D. MANUEL	273
GRÁFICO 38- RIBEIRAS DO ÍNDICO UTILIZADAS PARA REPARAÇÃO NAVAL NO REINADO DE D. JOÃO III	274
GRÁFICO 39- PROCESSOS DE REPARAÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE D. JOÃO III	275
GRÁFICO 40- PROCESSOS DE REPARAÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE FILIPE I.....	277
GRÁFICO 41- PROCESSOS DE REPARAÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE FILIPE II.....	278
GRÁFICO 42- RIBEIRAS NO ÍNDICO UTILIZADAS NA REPARAÇÃO NAVAL NO REINADO DE FILIPE II.....	279
GRÁFICO 43- PROCESSOS DE REPARAÇÃO NAVAL NO ÍNDICO NO REINADO DE FILIPE III.....	279
GRÁFICO 44- RIBEIRAS NO ÍNDICO UTILIZADAS NA REPARAÇÃO NAVAL NO REINADO DE FILIPE III.....	283
GRÁFICO 45- MATÉRIAS-PRIMAS REGISTRADAS	303
GRÁFICO 46- TIPOS DE MADEIRAS UTILIZADAS – REGISTOS	308
GRÁFICO 47- MÃO DE OBRA – DISTRIBUIÇÃO POR ORIGEM GEOGRÁFICA.....	423
GRÁFICO 48- MÃO DE OBRA – DISTRIBUIÇÃO POR ESPAÇOS ULTRAMARINOS	423
GRÁFICO 49- MÃO DE OBRA – MOBILIDADE POR REINADOS	424
GRÁFICO 50- PRIVILÉGIOS CONCEDIDOS À MÃO DE OBRA	424
GRÁFICO 51- PRIVILÉGIOS CONCEDIDOS – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS	425
GRÁFICO 52- FINANCIADORES DE PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL.....	429
GRÁFICO 53- FINANCIAMENTO DA COROA PARA A CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL.....	430
GRÁFICO 54- RENDIMENTOS LOCAIS E MUNICIPAIS QUE FINANCIAM A CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL ...	434
GRÁFICO 55- FINANCIAMENTO APLICADO ÀS ARMADAS	438
GRÁFICO 56- TOTAL DE AÇÕES NO ÍNDICO – DISTRIBUIÇÃO POR REINADOS.....	479

Glossário

1. EMBARCAÇÕES

Albetoça – “navio de que portugueses e mouros se utilizavam na guerra que uns aos outros faziam tanto no Mediterrâneo como no Oriente. Desconhecemos-lhe as características”¹.

Balão – “pequena embarcação de remos, ligeira, cujo fundo é feito de uma única peça de madeira, usada na Índia e na Malásia”².

Bantim – “embarcação de pequenas dimensões, especialmente usada na Malásia”³.

Barçaça – “grande embarcação de fundo chato, com ou sem propulsão própria, de madeira ou metálica, especialmente preparada para transporte de carga nos portos ou na costa. A sua capacidade varia de 50 a 100 toneladas. Há vários tipos para as várias naturezas de carga a transportar”⁴.

Barquinha – “embarcação de fundo chato, popa de painel, de pesca fluvial, movida à vara por um homem ou por quatro quando empregada na pesca da solha pelo processo de varrer, usada no rio Lima. Às vezes também se emprega em transportes”⁵.

Batel – “nome que dão os pescadores a uma embarcação de boca aberta, fundo chato, popa direita, com uma cinta por baixo do alcatrate e bancadas móveis. Iça um bastardo em um pequeno mastro. A maior das embarcações das naus e galeões. Era muito possante, o seu comprimento andava por 1/3 do comprimento da quilha do navio, a

¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 25.

² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 77.

³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 81.

⁴ ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 478.

⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 87.

boca regulava por 1/3 daquele e a altura da roda da proa, por metade da boca. O batel era transportado no primeiro pavimento coberto, a contar do convés”⁶.

Calaluz – “pequena embarcação, ligeira e de remos, antigamente usada nas ilhas do Índico e da Malásia”⁷.

Catur – “pequeno navio de vela e remos, muito veloz, usado pelos portugueses na Índia, para transporte ou guerra”⁸.

Coraçone – “embarcação de vela usada especialmente nas passagens dos rios e nos portos, na costa de Choromandel”⁹.

Coracora = Caracora = Caracola – “barca malaia de cabotagem e antigamente de pirataria, de fundo chato e extremidades finas, velas trapizoides de esteira. Em Timor, barca de cabotagem”¹⁰.

Galeaça – “galé de grande porte e ao tempo, o maior dos navios movidos a remos e à vela. Arvorava 3 mastros onde armava velas latinas - bastardos. Os seus remos, de grande comprimento, exigiam para a sua manobra 6 homens por banco. Tinha um castelo à proa e outro à popa, mas em começos do século XVII já não lhos punham. Podia montar grande número de peças de artilharia. A sua borda era alta, e ainda protegida contra os ataques do inimigo”¹¹.

Galveta – “pequeno navio de vela e remo que era muito usado na Índia. Temos notícias de galvetas que montavam entre 5 e 14 peças de artilharia”¹².

⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 91.

⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 126.

⁸ ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 128.

⁹ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 1, p. 306.

¹⁰ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 1, p. 307.

¹¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 283.

¹² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 285.

Jália – “embarcação menor que a galeoa, com 15 remos por banda, muito ligeira, usada antigamente no comércio e na guerra por alguns povos da Ásia”¹³.

Lanchara – “embarcação de remos, rasa e ligeira, usada na Malásia”¹⁴.

Manchua – “barco pequeno de remos, usado na costa da Índia e que podia armar uma vela quadrangular. Assemelhava-se a uma galeota. Há notícia de manchuas que armavam com 4 a 9 peças de artilharia”¹⁵.

Pangaio – “embarcação muito usada no Oceano Índico e no Mar Vermelho. É embarcação de vela, possante, que arvora dois mastros - o de proa, acentuadamente inclinado para vante, e o da ré aproximadamente vertical - e com a popa muito alterosa. Até há relativamente pouco tempo, os pangaio indianos - como eram designados - armavam duas velas latinas semelhantes a bastardos; depois, substituíram a de ré por um latino quadrangular armado em carangueija e retranca, e hoje, aos que nos consta, grande parte senão todos os que vão à costa africana, largam também no mastro de vante um latino quadrangular. Noutros tempos, ainda, pelo menos, em princípios do século XVI, chamavam «pangaio» a determinadas embarcações construídas em alguns pontos da costa oriental da África, cujo tabuado, à minguia de pregos, era ligado com fio de cairo, e que arvoravam um mastro, onde largavam uma vela feita de esteira. Deviam ser semelhantes às construídas nas Maldivas e às quais os indígenas destas ilhas chamavam «gundras»”; “grande embarcação alterosa de dois mastros com velas de bastardo, usada na África Oriental e Índia. As características principais são grandes lançamentos de proa e caimento da popa, e muita boca, que lhe atiram com o centro da flutuabilidade muito para vante, permitindo-lhe resistir às guinadas provocadas pelos

¹³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 310.

¹⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 317.

¹⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 336.

mares ou ventos fortes. Bom de bolina, andejo e de grande estabilidade. Em média tem de comprimento 25 metros, 6 de boca e 3,5 de calado”¹⁶.

Parau = Paró – “pequena embarcação utilizada para guerra ou comércio, semelhante à galeota ou à fusta, e que era muito usada no Oriente. Podia andar à vela ou a remos”¹⁷.

Patacho – “navio de dois mastros, com dois mastaréus e pano redondo no de proa, e com um só mastaréu no de ré, onde arma pano latino. No de proa, largar traquete, velacho, joanete e sobre; no de ré, um latino quadrangular e um triangular. Os antigos patachos, pelo menos os de guerra, arvoravam três mastros”¹⁸.

Periche – “pequeno navio, que era movido por cerca de 20 remos manejados por igual número de remadores. Armava 3 a 4 falcões e podia transportar cerca de 15 homens”¹⁹.

Sanguicel – “embarcação de guerra, pequena e ligeira que era usada na costa ocidental da Índia”²⁰.

Taurim – antiga embarcação indiana²¹.

Tonel – “barco de carga usado no Oriente. Dos tones empregados no transporte de pimenta, diz-nos Gaspar Correia, que tinham cerca de 10 metros de comprimento, eram de fundo largo, com o costado muito abaulado, o qual ia fechando para a parte superior de maneira tal que, à borda, a sua largura era de cerca de palmos”²².

Urca – “segundo o Padre Fernão de Oliveira - «Urca» era o nome que na Alemanha davam aos navios a que na Península Ibérica chamavam «naus». As urcas tinham entre

¹⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 391; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 408.

¹⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 394.

¹⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 398.

¹⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 408.

²⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 474.

²¹ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/taurim/>>.

²² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 510.

200 a 900 toneladas”; “antigo navio de vela, de grande porão, usado como transporte, aparelhando com três mastros redondos. Passou mais tarde a chamar-se «charrua»”²³.

Zabra – “embarcação árabe, utilizada em transporte de carga e na pesca, no Mediterrâneo e no Oceano Índico, e cujas características desconhecemos. Devia ser embarcação de razoável posse, como nos mostra o seguinte passo de Álvaro Velho - «...vierom em hua zavra obra de cem homes todos com traçados...». As zabras eram também empregadas em pequenas operações de guerra e foram usadas pelos Portugueses”; “antigo barco de vela, semelhante ao bergantim, que entrava na composição das forças navais. A sua tonelagem era variável, podendo atingir pelo menos 170 toneladas. Na facção naval portuguesa da Invencível Armada entravam duas zabras com 166 e 172 toneladas; e na força espanhola, a menor armava com duas peças e era guarnecida com 15 marinheiros”²⁴.

Zambuco – “barco de fundo chato, sem cobertura, movido a remos e à vela, que foi muito usado na costa oriental da África e no Oceano Índico. Na construção destes barcos não entrava pregadura, pois as ligações eram feitas com fibra de cairo”²⁵.

2. MÃO DE OBRA

Bói – “o vocábulo boi ou boy, de origem indiana, acha-se empregado pelos antigos portugueses no sentido genérico de «homem que exerce misteres baixos», como carregador, aguadeiro, e no especial de «portador de palanquim e de sombreiro»”²⁶.

Braga – “os remadores cativos das galés que ali eram presos como «bragas»”²⁷.

²³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 524; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 555.

²⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 526; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 590-591.

²⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 547.

²⁶ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 1, p. 132.

²⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 110.

Catureiro – “tripulante de catur”²⁸.

Comitre – “adjunto do mestre, nas galés, e que tinha, especialmente, a seu cargo olhar pela chusma, cuidando em tudo quanto lhe dizia respeito como - alimentação, limpeza, vestuário, etc. Também concorria nas manobras das velas”²⁹.

Cornaca – “guia e tratador dos elefantes”³⁰.

Coroás = Careás – mergulhadores.

Coronheiro – “o que faz coronhas”³¹.

Cule – “colono ou trabalhador assalariado indiano ou chinês das ex-colónias europeias; Pessoa de origem asiática”³².

Farase – “levam a 8 liais por dia os quais servem em alimpar e tapar a ribeira em que monta 5 pardaos e 8 vintens”³³.

Lascares – “marinheiros árabes que no Oriente guarneciam algumas das nossas embarcações”³⁴.

Mocadão – arrais ou patrão; chefe da tripulação³⁵.

Naiteas – “maometano da raça misturada, residente no Concão e no Canará. Os arábes e os persas, que se estabeleceram na Índia meridional e casaram com mulheres indígenas, constituíram uma comunidade ou casta étnico-religiosa à parte, e foram

²⁸ Dicionário Priberam. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/catureiro>>.

²⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 170.

³⁰ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 1, p. 311.

³¹ Dicionário Priberam. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/coronheiro>>.

³² Dicionário Priberam. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/cules>>.

³³ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 133, nº 46.

³⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 319.

³⁵ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 58-59.

designados por diversos nomes, como navaitas, de que os nossos historioadores fizeram naitias; no Concão, mapulas ou moplàs no Malabar, lubes na costa do Choramandel”³⁶.

Paniás – “apanhador e cuidador de elefantes em Ceilão”³⁷.

Sotacometras = Sota-comitres – ajudante do comitre nas galés³⁸.

3. MATÉRIAS-PRIMAS

Breu – “mistura de pez, sebo, resina e outros ingredientes empregada para untar navios e embarcações, bem como certos cabos, para os proteger da acção das águas do mar e da chuva. Para os antigos navios, a pez era extraída da madeira pela acção do calor; e o breu era obtido cozendo-o em vinagre, e assim ficava coalhado. Também lhe juntavam azeite”³⁹.

Cairo – “fibra extraída da casca do coco, utilizada no fabrico de cabos para navios. Os navios de cairo são menos resistentes que os de linho, mas têm maior duração e são mais leves”⁴⁰.

Calaim – “estanho indiano”⁴¹.

Calimes – “tábuas encurvadas que ficavam, nos costados, entre os mancos e o cadaste”⁴².

Cambolim – “tecido grosso da antiga Pérsia. Manta desse tecido”⁴³.

³⁶ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 94.

³⁷ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 160.

³⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 490.

³⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 111.

⁴⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 124.

⁴¹ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/calaim/>>.

⁴² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 128.

⁴³ Dicionário Priberam. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/cambolim>>.

Cânhamo – “planta têxtil, herbácea, cujas fibras são empregadas em tecidos grosseiros e no fabrico de cabos que se assemelham aos de linho”; “planta anual, de 1 a 1,5 metros, dióica (cannabis sativa) originária da Ásia, que cresce aproximadamente nas mesmas condições de vegetação do linho, preferindo, contudo, climas temperados e de humidade normal, sem períodos de secura prolongados. Os centros produtores são: Rússia, Itália, Roménia, França, Filipinas, etc. A sua resistência é superior à pita e linho, mas inferior à da Manila. Era já conhecida dos chineses”⁴⁴.

Chuna = Chunambo – “espécie de cal obtida com as conchas das ostras, usada na Índia para caiar”⁴⁵.

Cifa – “untura que se dava no fundo dos navios, feita com gorduras animais, especialmente óleo de peixe”⁴⁶.

Cotonia – “tecido de cânhamo com trama de algodão usado especialmente para toldos e velas de pouca força”⁴⁷.

Estopa – “a parte mais sedosa que vai sendo tirada do linho quando é tascado. Juntamente com ela, sai outra parte mais grosseira - o tomento - que depois se lhe tira. É empregada no calafeto de navios e embarcações de madeira em vários trabalhos a bordo. Cabo velho desfiado, que se usa para o mesmo fim”⁴⁸.

Gune – “substância filamentosa, de que na Índia se fabrica um pano grosseiro”⁴⁹.

Pau – “vergôntea de madeira”⁵⁰.

⁴⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 133; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 114.

⁴⁵ Infopédia. Disponível em: <<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/chuna?homografia=2>>.

⁴⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 161.

⁴⁷ ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 175.

⁴⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 251.

⁴⁹ Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/gune/>>.

⁵⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 400.

Pau Preto – “os nossos escritores designam por este nome genérico várias árvores, como ébano, *sissó*, pau-ferro”⁵¹.

Pau-ferro – “parece que a denominação portuguesa se originou em Malaca, sendo mera tradução do vocábulo malaio *kāyu-besi*. O seu nome chinês também significa o mesmo. A madeira, por sua cor e rijeza, merece bem o nome”⁵².

Pau-santo – “é o mesmo que *sissó*. Não se sabe a razão da denominação”⁵³.

Pregadura – “o cavilhame e pregos empregados na construção de qualquer navio ou embarcação. Nesta designação eram antigamente incluídas as cavilhas de madeira. Os pregos e cavilhas de metal, pelo menos em finais do século XVI e no século XVIII, eram de ferro e feitos na Biscaia por serem de qualidade superior a quaisquer outros pela sua têmpera e perfeição de trabalho”⁵⁴.

Puna – “madeira do Oriente, mas que também se encontra em algumas regiões da costa ocidental da África, empregada em construção naval, especialmente em mastros e vergas. Na Índia, chamam-lhe «satisão»”⁵⁵.

Remo – “peça de madeira destinada a imprimir movimento a uma embarcação, e composta de uma haste da qual um dos extremos tem a forma de pá e o outro é adelgado para se lhe pegar”⁵⁶.

Sebo – “gordura tirada das vísceras de alguns mamíferos, como o carneiro e o boi, com várias aplicações a bordo, entre outras a de encher a cavidade que tem na base qualquer chumbada do prumo, para se colherem amostras do fundo. Antigamente, o uso de sebo

⁵¹ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 199.

⁵² DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 198.

⁵³ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 200.

⁵⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 430.

⁵⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 436.

⁵⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 456.

a bordo dos navios era bem maior, pois era empregado em untar o fundo de navios, principalmente de remos, a fim de melhor deslisarem na água, e usava-se, ainda, como lubrificante nos eixos das rodas dos reparos da artilharia, nas máquinas alternativas, etc.”⁵⁷.

Sirga – “cabo com que se ala, de terra, uma embarcação quando lhe falte o vento favorável e não possa vencer, a remos, a corrente. O trabalho de reboque é feito por homens, ou por bois quando as margens o permitam”⁵⁸.

Sissó – “nome de duas árvores indianas da família das leguminosas – *Dalbergia sisso* e *D. latifolia*. A sua madeira é conhecida pelos nomes de pau santo e pau preto, e muito estimada”⁵⁹.

Tábua – “peça de madeira de espessura bem menor que a largura e obtida serrando o tronco da árvore no sentido do comprimento”⁶⁰.

Teca – “nome que vulgarmente se dá à *Tactona grandis* - árvore da família das verbenáceas, cuja excelente madeira foi muito empregada na construção naval, desde a quilha até à borda. Actualmente quase só é aplicada em pavimentos, escadas, talabardões, etc. Não se deixa atacar pela formiga branca. É originária da Índia e da Malásia”; “árvore de toda a Índia, Sião, Java, Filipinas, cuja madeira, dura, pesada e incorruptível é usada na construção naval, especialmente em pavimentos e costados. Contém um óleo resinoso que impede a ferrugem das cavilhas de ferro. É muito resistente ao ataque dos vermes marítimos. O seu peso, por pé cúbico, é de 20 a 24 quilogramas,

⁵⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 477.

⁵⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 483.

⁵⁹ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 309.

⁶⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 494.

sendo a densidade de 0,64. É de cor amarelada, não racha nem empena facilmente e trabalha-se bem”⁶¹.

4. TÉCNICO

Adriças – “cabo de laborar, utilizado para içar bandeiras, flâmulas, roupa, macas e determinadas vergas e velas”⁶².

Alavanca – “varão grosso, de ferro, terminado em ponta, com que os fogueiros limpam da jorra as grelhas das caldeiras, operando por cima delas”⁶³.

Amarra – “corrente de ferro, formada por «elos» ou «fuzis», reforçados ou não por travessões chamados «estais», destinada a ser ligada a uma âncora com que se aguenta o navio, ou a uma bóia. Entre nós, cada amarra tem 8 quarteladas de 15 braças e portanto, 120 braças de comprimento. O cabo mais grosso empregado a bordo e que se destinava a ser ligado à âncora, quando não eram, ainda, usadas amarras de ferro a bordo. As amarras desta espécie usadas em fins do século XVII e parte do que se lhe seguiu eram cabos calabroteados, formados de três cabos de três cordões cada um, e as suas bitolas variavam consoante o tamanho do navio, entre 12 e 24 polegadas. Tinham, portanto, diâmetros que variavam entre cerca de 10cm e 20cm”⁶⁴.

Ancorote – “âncora relativamente pequena, cujo peso regula entre 1/5 e 1/7 do que tem a âncora normalmente usada pelo navio”⁶⁵.

Antena – “nome genérico de mastros, vergas, etc. de sobressalente. Madeiro para fazer mastros, vergas, etc. Madeira de reserva para reparações. Espécie de armação sobre a

⁶¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 500; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 530.

⁶² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 14.

⁶³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 24.

⁶⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 37-38.

⁶⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 42.

qual iam amarradas as madeiras para reparação, para serem feitos mastros, vergas, etc. Verga duma vela bastarda. No plural, aparece também significar o arvoredor do navio, isto é - o conjunto de mastros e vergas”; “vergõntea de 38 centímetros de diâmetro no pé, usada para mastros e vergas. Paus de sobressalente de mastreação e vergame. Local a bordo onde se guardam as antenas”⁶⁶.

Aposturas – “os últimos braços de cada baliza, nos navios de madeira. O conjunto dos braços e das hastes - nome que davam às aposturas - que formam cada baliza”⁶⁷.

Arpoeira – “cabo que vai ligado ao arpão. Cabo que vai ligado ao arpéu usado para aferrar os navios que pretendessem abordar”⁶⁸.

Arrochado – “apertado com cordas bem esticadas, sendo para isso torcidas, utilizando um pau - o arrocho”⁶⁹.

Arrocho – pau utilizado no processo de arrochado⁷⁰.

Balde – “vaso de madeira, de metal ou de lona, com pega, usado a bordo na baldeação, em serviços das máquinas, para extinção de incêndios, etc. Houve também baldes de coiro para serviço da artilharia de desembarque”⁷¹.

Banco – “baixo extenso mas, no geral, com água bastante para sobre ele se navegar”⁷².

⁶⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 46; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 46.

⁶⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 51.

⁶⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 58.

⁶⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 61.

⁷⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 61.

⁷¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 77.

⁷² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 80.

Barrim – “vasilha de madeira, de secção circular mais bojuda na parte média que nos extremos, formada por aduelas aguentadas com aros de ferro. Vasilhas de madeira onde os pescadores levam a água quando vão para o mar”⁷³.

Barrote – “nome das peças de madeira que ajudavam a formar a «grade» e, convenientemente distanciadas, tinham os seus extremos emocados na «barra» e no «gio». Os que ocupavam a região média da «grade» igualmente afastados do cadaste, limitavam a «almeida do leme», por onde passava a «madre do leme»”⁷⁴.

Beta – “nome genérico de qualquer cabo de laborar, teque ou talha singela usado em alar outro cabo e que não tenha nome especial. Nome genérico de qualquer cabo usado a bordo, de qualquer bitola, e que não tivesse nome especial”⁷⁵.

Bomba – “nome com que, em fins do século XVI ou princípios do século XVII, eram designados os projecteis de ferro, ocos e carregados de explosivos, lançados primeiramente por morteiros e, mais tarde, por obuses ou nome pela qual era designado, nos antigos navios, o maquinismo destinado a esgotar a água do porão”⁷⁶.

Braços – “as partes das balizas que ficam entre as cavernas e as aposturas. Na antiga terminologia do tempo das naus e galeões, eram as partes das balizas que, curvadas em arco de círculo, ficavam entre as cavernas e as hastes - peças estas que seguiam para cima quase direitas”⁷⁷.

Buçardas – “fortes curvas de madeira que, para reforçar a estrutura do navio à proa e à popa ligam, em uma e outra destas regiões, às duas metades do costado pelo lado de

⁷³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 89.

⁷⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 89.

⁷⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 94.

⁷⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 101-102.

⁷⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 109.

dentro. Na construção naval do século XVI, chamavam «buçardas» às balizas de proa, a partir da almogama de vante”⁷⁸.

Cábrea – “aparelho de ferro ou de madeira, estabelecido em terra ou armado a bordo, destinado a levantar grandes pesos. Na sua forma mais simples, é constituído por três prumos, armados em pirâmide, e com disposição para neles se montar um aparelho de força”⁷⁹.

Cabrestante – “máquina destinada, principalmente, a arrancar a âncora do fundo e trazê-la para cima, mas também, usada em outras manobras que demandam grandes esforços. É de eixo vertical e composta de: «eixo» ou «peão»; «chapéu» que é a parte superior, de forma circular com aberturas laterais onde entram as «barras», por meio das quais lhe é dado movimento à mão; a «saia», onde enrolam os cabos que devem ser alados; e a «gola»”⁸⁰.

Cachorro – “cada um dos madeiros com a forma do fundo do navio, aplicados a ele e consolidados por pródigos, no berço de lançamento”⁸¹.

Cadaste = Codaste – “madeira ou peça metálica, colocada ao alto, verticalmente ou quase, na extremidade de ré da quilha, fechando a ossada na sua parte posterior”⁸².

Cadernal – “peça de poleame de labrorar, formada por uma caixa achatada, com duas ou mais fendas no sentido do comprimento - «gornes» - em cada uma das quais está montada uma roda móvel em torno de um eixo - o «perno» - e que tem a periferia cavada em meia cana - a «gávea». É sobre as rodas que trabalha o cabo de manobra. Para receber a alça, a caixa tem um goivado no sentido do comprimento. Em meados do

⁷⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 113.

⁷⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 118.

⁸⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 119.

⁸¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 120.

⁸² ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 106.

século XVII, e decerto muito antes, chamavam cadernal a uma valente peça de poleame, com uma só roda e um furo onde passava a rosca do cabo que lhe servia de alça”⁸³.

Calavre – “cabo grosso que servia normalmente de amarra, embora pudesse ter outros usos”⁸⁴.

Calcês = Calcez – “a parte de secção rectangular no extremo superior dum mastro ou mastaréu que imediatamente se segue à romão. Na antiga construção naval, pelo menos na do século XVII, o calcês era uma peça trabalhada à parte que, na extremidade superior, tinha um ou dois gornes onde estavam montadas roldanas para aí laborarem as ostagas e que era, depois, convenientemente ligado ao mastro enfeixado”; “parte quadrada do mastro ou mastaréus e as respectivas enoras ou pegas, por onde aqueles passam, para impedir que joguem”⁸⁵.

Calime – “o delgado do navio, compreendido entre a linha de água e o gio grande”⁸⁶.

Cana de leme – “haste de madeira ou de ferro que entra na cachola do leme para lhe dar movimento”⁸⁷.

Carlinga – “forte peça de madeira, disposta de bb a eb, ligada à sobrequilha com um encaixe de secção rectangular - a «caixa de carlinga» ou «pia» - destinada a receber a mecha do mastro real”⁸⁸.

Casco – “é o corpo principal do navio, constituído pelo seu invólucro exterior que vai desde a quilha até à borda”; “parte principal do navio ou o seu corpo propriamente dito

⁸³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 122.

⁸⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 126.

⁸⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 126; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 109.

⁸⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 128.

⁸⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 131.

⁸⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 141.

que compreende a ossada ou cavername e os forros. Exteriormente compreende o fundo, encolamento e costado, e os forros”⁸⁹.

Cassoilo – “peça de poleame, de secção circular, com um, dois ou três furos, e na periferia, um corte em meia cana a fim de poder ser ajustada e ligada a um cabo. São empregados os cassoilos para darem passagem a cabos aos quais servem de guia”⁹⁰.

Cavilha – “haste de metal, de secção circular, com cabeça em um dos extremos. Pode ser também de madeira mas, então, a sua forma é troncónica”⁹¹.

Coral – “curva robusta que, nos navios de madeira, reforça, pelo lado de dentro, a ligação da roda de proa à quilha, e que tem a designação particular de «coral da roda», ou aquela que reforça a ligação do cadaste à quilha, e que tem o nome de «coral do cadaste»”⁹².

Coronha – “parte inferior e mais grossa das armas de fogo portáteis em que se encaixa o cano”⁹³.

Costaneira – “cabo de maior bitola que a dos ovéns que se passa da romã do mastro para a mesa das enxárcias, ou para ajudar a enxárcia real em ocasião de mau tempo, ou quando rebente algum ovém. Costuma passar-se uma por cada bordo, formando encapeladura”⁹⁴.

Coxia – “intervalo entre a carga para se poder passar. A passagem que ficava ao longo duma galé, entre os bancos dos remadores”⁹⁵.

⁸⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 147; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 126.

⁹⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 147.

⁹¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 151.

⁹² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 179.

⁹³ Dicionário Priberam. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/coronha>>.

⁹⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 186.

⁹⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 189.

Curva – “qualquer peça de ferro ou madeira, com dois ramos de contornos mais ou menos curvos, empregada em construção naval para ligar ou fortificar peças do navio que se encontrem em planos diferentes”⁹⁶.

Eixo de âncora – “nome que, às vezes, davam ao «cepo» da âncora - «vara, cuja ponta se porá na cruz que firma o cepo ou eixo». O termo com este significado aparece com uma extravagante grafia que o torna quase irreconhecível, na descrição feita pelo Pe. António Gomes da sua viagem ao reino de Manomotopa, e na qual se lê - «...hua ancora cõ emxgo não mto grde.». Não sabemos se, no caso, teria havido quaisquer culpas do copista ou se pertencem, ao menos em parte, ao Pe. Gome”⁹⁷.

Envasadura – “nome que davam ao berço de lançamento dos navios ao mar, no século XVII, senão antes. O conjunto de madeiros que sustêm o navio no estaleiro, durante a construção”⁹⁸.

Enxertário – “conjunto de cabos e peças de poleame convenientemente dispostos, destinados a sujeitar a verga ao mastro e a facilitar-lhe a manobra de arriar. Era formado por duas fiadas de caçoilos esféricos, mantidas paralelas uma à outra por meio de «lebres» - espécie de régua - que tinham furos em alturas convenientes pelos quais passavam os cabos enfiados nos caçoilos, cabos estes chamados «bráceos» por Marcos Serveira de Aguilar. Os bráceos iam à verga - dois por cada bordo - passavam em polés de duas rodas, e estavam ligados a outros cabos denominados «troças» que serviam para os apertar convenientemente ou folgar, pelo que cada uma delas ia a uma polé fixada no respectivo bordo. A fim de facilitar a manobra de arriar o enxertário com a verga, a lebre do meio era mais comprida e tinha um furo na parte inferior para se lhe prender um cabo chamado «carregadeira». Segundo o citado autor, para ajudar o trabalho dos bráceos, faziam passar, ainda, por fora do enxertário, outros cabos,

⁹⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 193.

⁹⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 219.

⁹⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 232.

chamados «bastardos», que iam também aguentar a berga contra o mastro. O enxertário foi sofrendo modificações e, depois, foi substituído por simples «troças»⁹⁹.

Escoras – “peças de madeira que servem para aguentar o navio quando se encontre na carreira ou em doca”¹⁰⁰.

Escoteiras – “duas colunas fixadas no convés, uma de cada lado da mediania, por ante a vante dos mastros e perto deles, com gornes para as escotas de gávea, que ali dão volta. Superiormente são ligadas por um travessão de madeira, com furos para receberem «malaguetas»”¹⁰¹.

Esmerilão – “boca de fogo de pequeno calibre, pertencente ao grupo das colubrinas e que lançava projecteis de cerca de 6 onças”¹⁰².

Espera – “peça de artilharia de pequeno alcance e assim designada por ter cunhada uma esfera, ou «esper» como então se dizia”¹⁰³.

Esteira – “a parte inferior duma vela”¹⁰⁴.

Estopares – “pregos de cabeça chata e pé curto especialmente empregados para pregar o forro de cobre dos antigos navios”¹⁰⁵.

Estrém – “um dos cabos da âncora”¹⁰⁶.

Estrinca – “engenho de eixo horizontal destinado a manobras das vergas - especialmente de papa-figos - de astaréis e outras que demandassem grande força. Os

⁹⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 233-234.

¹⁰⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 239.

¹⁰¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 239-240.

¹⁰² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 242.

¹⁰³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 244.

¹⁰⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 250.

¹⁰⁵ ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 256.

¹⁰⁶ Infopédia. Disponível em: <<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/estr%C3%A9m>>.

cabos passavam em uma abertura feita no convés, chamada «chaminé de estrinca». Era usada a bordo das naus, mas nos galeões ordinariamente empregavam dois cabrestantes, em vez de estrinca, isto em meados do século XVII”¹⁰⁷.

Fateixa – “ferro de pequenas dimensões, com três ou quatro braços recurvados para o lado da haste, e terminados por patas e unhas. É principalmente usada, em vez da âncora, pelas embarcações miúdas. Nas galés eram também usadas fateixas, mas de grandes dimensões”¹⁰⁸.

Forqueta = Forquilha – “peça de ferro ou de latão, com a forma de forquilha, que se arma no alcarate da embarcação e serve de apoio ao remo. Duas hastes de madeira, bifurcadas, postas ao alto, onde os pescadores arrumam o mastro, verga e a palamenta, enquanto estão a pescar. Forqueta da retranca – cruzata de madeira ou forquilha de ferro, colocada na borda do navio, à popa, a meia nau, para descanso da retranca. Forqueta das antenas – pilares, cada um dos quais munido de uma forqueta, que serviam para descanso dos mastaréus e vergas de sobressalente”¹⁰⁹.

Galindrêu – “peça metálica, de forma semicircular, articulada em charneira fixada na meia coxia e na vancada de uma embarcação miúda, para conservar o mastro na posição vertical”¹¹⁰.

Gamote – “vasilha de madeira que era usada para ajudar a esgotar a água dos porões”¹¹¹.

Gávea – “qualquer das velas que envergam nas vergas de gávea e, portanto, as segundas a contar de baixo. A do mastro de proa é chamada «velacho» ou «gávea de proa»; a do

¹⁰⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 253.

¹⁰⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 260.

¹⁰⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 272.

¹¹⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 285.

¹¹¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 285.

mastro grande, «gávea» ou «gávea grande»; a do mastro de ré ou da gata, tem o nome de «gata»¹¹².

Gorne – “abertura na caixa duma peça de poleame de laborar, onde trabalha a roda. Abertura com roda em qualquer outra peça”¹¹³.

Grade – “estrutura que nas naus e galeões se seguia, para cima, ao gio e que era formada pela «barra» e pelos «barrotes» que, igualmente intervalados a ligavam ao gio. Entre os dois barrotes centrais, ficava a abertura denominada «almeida», por onde passava a cana de leme”¹¹⁴.

Gurupes – “mastro que sai para fora da proa, com inclinação de cerca de 35º relativamente ao plano horizontal”¹¹⁵.

Lanterna – “armação, no geral de secção rectangular, guarnecida de vidros, que protege uma origem luminosa - vela, candeeiro de azeite, etc”¹¹⁶.

Lastro – “objectos ou matéria pesada que se coloca nos porões do navio ou em uma embarcação para lhe aumentar a estabilidade. São, para tal fim, usados linguados de ferro ou outros objectos do mesmo metal, a areia e, nos navios metálicos, também a água. Espécie de cama feita geralmente, sobre armação de madeira, coberta de esteiras ou de ramos onde era acondicionada certa carga que exigisse especiais cuidados no transporte”¹¹⁷.

Latas – “peças de madeira de menor secção que os vaus, colocadas nos intervalos destes, igualmente de bombordo a estibordo, com os extremos apoiados nos

¹¹² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 289.

¹¹³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 292.

¹¹⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 293.

¹¹⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 301.

¹¹⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 317.

¹¹⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 319.

dormentes, e empregadas para reforçar a estrutura de apoio dos pavimentos. Nome que na antiga construção naval davam aos «vaus»¹¹⁸.

Leme = Liação – “peça móvel de madeira ou ferro, aguentada no cadaste e que se destina a manter o navio no rumo desejado. Compõe-se de «madre», «porta» e «cachola» ou «cabeça de leme»¹¹⁹.

Liame – “era a designação genérica das peças que constituem o esqueleto do navio - quilha, sobrequilha, balizas, roda, cadaste, vaus, etc. As madeiras das curvas que serve para ligar as peças do costado”; “curvas de madeira que servem para ligar as peças do costado do navio. Ossado do navio”¹²⁰.

Lona – “tecido de espessura variável, de cânhamo ou linho, usado a bordo para velas, toldos, etc.”¹²¹.

Manga – “tubo ligado à popa na estrutura do casco por onde passa o extremo de ré do veio do hélice. Tubo-bucha. Tubo de ferro fundido do escovém, colocado em posição oblíqua para melhor gornir a amarra. Manga de escovém”¹²².

Mangueira – “tubo destinado a conduzir água ou combustível líquido de uns para outros lugares. Consoante o peça a natureza do líquido, assim as mangueiras são de lona, de cabedal, ou de metal”¹²³.

¹¹⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 320.

¹¹⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 321-322.

¹²⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 324; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 326.

¹²¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 329.

¹²² ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 341.

¹²³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 338.

Massame = Cordame = Cordoalha – “o conjunto de cabos que se empregam no aparelho do navio”; “conjunto de cabos fixos e de laborar, usados no aparelho do navio. Maçame. Antigamente cordame, cordoalha”¹²⁴.

Mastaréu – “vergôntea que espiga por cima dum mastro real ou de outro mastaréu”¹²⁵.

Mastro = Masto – “vergôntea de madeira, coluna de ferro ou, ainda, armação metálica, completada, às vezes, com outras de menores dimensões, chamadas «mastaréus», colocada em posição sensivelmente vertical no plano de simetria do navio ou da embarcação, e que se destina a aguentar as velas ou, quando em navios de propulsão mecânica, a suportar vergas de sinais, cestos de gávea, etc”¹²⁶.

Mixilhares = Mixilares – “peças de madeira que, nas galés, formavam as braçolas das escotilhas, as enoras dos mastros e os aros das gateiras”¹²⁷.

Moneta – “era cosido na esteira dos papafigos para lhes aumentar a superfície, quando conviesse”¹²⁸.

Morrão – “pedaço de cabo embebido em matéria inflamável, com que pegavam fogo à carga de pólvora das peças de artilharia. Pedaço de cabo velho, com o chicote a arder, que se colocava em um caixa cilíndrica de metal - «porta morrão» - na tolda dos navios, e servia para acender os cigarros. O porta morrão estava dentro duma selha com areia”¹²⁹.

¹²⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 349; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 357.

¹²⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 349.

¹²⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 349-350.

¹²⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 360.

¹²⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 362.

¹²⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 364.

Moutão = Moitão – “peça de poleame de um só gorne, no qual está montada uma roda com a periferia aberta em meia cana para receber o cabo. Pode ser de madeira ou metálico”¹³⁰.

Paio – “qualquer dos compartimentos onde se arrecadam os mantimentos e vários materiais necessários aos serviços de bordo”¹³¹.

Papafigos – “qualquer das velas, a «grande», a do «traquete», dos navios redondos, que são as primeiras a contar de baixo, respectivamente, no mastro grande e no do traquete. Designação do conjunto das referidas velas”¹³².

Papoia – “forte e comprida peça de madeira, ligeiramente recurvada, que atravessava o pavimento, junto a um mastro, aí era convenientemente aguentada e cuja extremidade superior formava um cadernal onde laboravam determinados cabos”¹³³.

Passadeira – “tira larga e comprida, de cairo, que se estende nos corredores das câmaras e camarotes e, aos domingos e dias solenes, na tolda do navio”¹³⁴.

Patesca – “peça de poleame semelhante a um moitão, ferrado, com gato de tornel e cuja alça tem uma peça que levanta, a fim de o cabo poder ser gornido pelo seio. Serve para dar retorno a cabos. Na primeira metade do século XVII, e, certamente, antes, davam o nome de patesca a uma peça de poleame que apenas diferia do cadernal em ser mais pequena e em ter, geralmente, um só gorne, pois, às vezes, tinha dois; e em ter o eixo do furo, destinado à passagem do pedaço de cabo que lhe formava a alça, em direcção normal à do eixo da roldana - portanto no sentido da largura da peça. Para esclarecimento, convirá dizer que, então, o poleame de maiores dimensões, em vez de

¹³⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 361.

¹³¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 387.

¹³² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 392.

¹³³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 393.

¹³⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 397.

alça que lhe abraçasse a caixa, tinha um furo em uma das extremidades aonde passava o cabo que o devia aguentar ou com que era feita uma aselha”¹³⁵.

Pé de carneiro – “coluna colocada entre os vaus de dois pavimentos contíguos para consolidação. Pequena coluna de madeira que nas embarcações miúdas escora qualquer das bancadas. Assenta na sobrequilha”¹³⁶.

Pelouro – “bala de ferro ou de pedra, de forma esférica, usada na antiga artilharia”¹³⁷.

Penol – “lais duma carangueja. Lais de uma verga de bastardo, ter muito ou pouco penol entende-se ter muito ou pouco comprimento”¹³⁸.

Picadeiros – “vigas curtas de madeira, postas sobre os jacentes duma carreira de construção ou duma doca seca, onde assenta a quilha do navio. Descansos de ferro ou madeira, talhados à feição do fundo duma embarcação miúda, onde ela assenta quando retirada da água”¹³⁹.

Picas – “nome que davam às balizas com perfil de U ou de Y que formam os delgados da proa e da popa”¹⁴⁰.

Polé – “peça de poleame de laborar formada por duas caixas ligadas ao topo, e com os eixos das duas rodas ou paralelos ou cruzamentos em ângulo recto. As polés são usadas nos brióis, nas candelijas, na suspensão de alguns toldos - «polé do perigalho» - etc. Em meados do século XVII, as polés eram feitas dum pedaço de madeira com dois gornes,

¹³⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 339.

¹³⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 403.

¹³⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 406.

¹³⁸ ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 421.

¹³⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 413.

¹⁴⁰ ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 413.

em cada um dos quais estava montada uma roda, e que tinha um furo em cada extremidade para um e outro receberem o chicote do cabo a que devia ser ligada”¹⁴¹.

Poleame – “conjunto de peças, de madeira ou de ferro, destinadas à passagem de cabos”¹⁴².

Querena – “a parte mergulhada do casco. Dar querena - o mesmo que - virar a querena. Virar querena - obrigar o navio a inclinar-se, por meio de aparelhos apropriados, sucessivamente a um e outro bordo, a fim de lhe beneficiar as obras vivas”¹⁴³.

Repairo = Reparo – “forma antiga de - reparo - de peça de artilharia”¹⁴⁴.

Sacatrapo – “peça de ferro com alvado para se embeber no extremo fino da vareta, a qual consta de huma linha, ou duas espiraes contrárias de ferro, cujas pontas se embebem na buxa da espingarda, ou canhão, para a facar para fora”¹⁴⁵.

Sagre = Sacre – “peça de artilharia”¹⁴⁶.

Tabica – “nos navios cujas baliza terminam na couceira, a tabica é a peça que substitui o alcatrate, cobre as malhas das balizas e assenta, dum lado, na aresta da couceira, e do outro, na primeira carreira do cintado. De quando em quando tem entalhes por onde passam os cabeços - espécie de pilares, sobre os quais assenta o tabuado da borda falsa”; “prancha que nos navios sem talabardão cobre as malhas das balizas pela sua parte superior, cobrindo dum lado a aresta da couceira e do outro a primeira carreira do cintado. De espaço a espaço, há uns furos quadrados na tabica onde entram os «cabeços», que são uma espécie de pilares, nos quais assenta exteriormente um

¹⁴¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 418-419.

¹⁴² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 419.

¹⁴³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 441.

¹⁴⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 547.

¹⁴⁵ BLUTEAU, Rafael – “Diccionario da língua portugueza”. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, vol. 2, p. 364.

¹⁴⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 470.

tabuado formando a «borda falsa». Sobre os cabelos assenta também uma prancha chamada «corrimão da borda»¹⁴⁷.

Tachas – “pregaria miúda, de cabeça chata, com que se pregavam as solas nos nabos e nos junsos da bomba e que tinha ainda outros empregos”¹⁴⁸.

Tamborete – “larga peça de madeira, fixada à proa duma embarcação miúda, e onde estão as aberturas para o fero de toldo e o pau da flâmula. Qualquer das peças de madeira que limitam as enoras pelo lado de vante e de ré, ligadas a outras dispostas no sentido longitudinal, denominadas «porquetes». Qualquer dos fortes pedaços de madeira pregados na cobertura junto aos linguetes do cabrestante, do lado onde estes estavam cavilhados, a fim de evitar que os esforços sobre eles exercidos não os fizessem deslocar”¹⁴⁹.

Tanque – “depósito de ferro para água potável, para combustíveis líquidos, para água do mar destinada a lastro ou, como sucede nos submarinos, para fins de manobra”¹⁵⁰.

Tenda = Tendal – “toldo armado na parte de ré das galés e de outras embarcações de remos. Armação feita de varas espetadas na terra e de outras cruzadas com elas, onde os pescadores põem as redes a enxugar”¹⁵¹.

Traquete – “vela de ocasião usada nos rabelos e nos rabões para aproveitarem o vento de leste - «vento de sopé». Trata-se de uma simples manta que é amarrada em duas

¹⁴⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 494; ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 524.

¹⁴⁸ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 495.

¹⁴⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 497.

¹⁵⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 497-498.

¹⁵¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 502.

antenas, fixadas uma a cada bordo, e mantidas para ré por uma espécie de contraestais”¹⁵².

Trincanil = Trincaniz – “nome pelo qual era designada a peça hoje chamada «trincaniz»”; “fiada de vigas longitudinais assentes nos vaus junto às amuradas e com os dormentes, para o reforço do casco no sentido longitudinal”¹⁵³.

Vaso – “o casco do navio”¹⁵⁴.

Vaus – “grossas vigas de madeira ou cantoneiras de ferro, ligeiramente encurvadas, dispostas de bombordo a estibordo, sobre as quais assenta o tabuado ou as chapas dos pavimentos. Quatro vergôntes que servem de suporte a um cesto de gávea - duas no sentido da popa à proa, fixadas nos curvatores e as outras duas dispostas de bombordo a estibordo, entalhadas e fixadas áquelas, uma por ante a vante e a outra por ante a ré do clacês”¹⁵⁵.

Verga – “peça de madeira ou de ferro, aproximadamente cilíndrica na sua parte média, e cónica em toda a sua extensão, e onde é ligada a parte superior da vela. As chamadas «vergas redondas», que têm aquela primeira forma, cruzam de bombordo a estibordo, horizontalmente, nos mastros. As «vergas latinas», que têm a forma cónica em toda a sua extensão, trabalhavam no sentido de popa à proa, com um dos extremos enconstados ao mastro, ou cruzam os mastros, ficando muito inclinadas para ré. Em uma verga redonda, chama-se «terço» à sua parte média, aproximadamente cilíndrica; «cunhos», às partes de secção quadrada que ficam perto dos extremos; e «laises», aos extremos, de forma arredondada. Em uma vela latina, chama-se «penol» ao extremo que fica mais alto quando ela está armada. As vergas foram, no geral, buscar as suas designações às velas que nelas envergam. Assim, p. expl., chamam-se «vergas de gávea»

¹⁵² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 516.

¹⁵³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 519.

¹⁵⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 528.

¹⁵⁵ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 529.

às que suportam as velas de gávea; «vergas de joanete» àquelas onde envergam os joanetes, etc. Pondo-se a seguir a estes nomes - quando necessário o nome do mastro onde a verga cruza, completa-se-lhe a designação. Algumas vergas têm nomes especiais”¹⁵⁶.

Verga de pendão – “pequena verga onde enverga a vela denominada «pendão» usada em algumas embarcações miúdas”¹⁵⁷.

Vergame – “conjunto das vergas de um navio”¹⁵⁸.

Vergôntea – “peças de madeira, de dimensões variáveis, destinadas à feitura de qualquer mastaréu, verga, etc, quando se parta a que esteja ao serviço”¹⁵⁹.

Virador – “cabo de massa ou calabroteado e de grande bitola”¹⁶⁰.

5. UNIDADES DE MEDIDA

Arrátel – “antiga medida de peso que tinha 16 onças. Era 1/32 da arroba e 1/128 do quintal. Correspondia a 459 gramas. Este era o valor corrente no Reino. Na Índia, porém, havia pesagens em que utilizavam arrobas de 28 arráteis e arráteis de 14 onças. Para evitar confusões, foi determinado que, nas pesagens da pimenta comprada pelas feitorias, somente aqueles pesos fossem usados - quintais de 4 arrobas; arrobas de 32 arráteis e arráteis de 16 onças”¹⁶¹.

¹⁵⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 537-538.

¹⁵⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 538.

¹⁵⁸ ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 579.

¹⁵⁹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 538.

¹⁶⁰ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 541.

¹⁶¹ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 59.

Arroba – “peso que correspondia a 32 arrateis e, portanto, a 14,688kg. Era 1/4 de quintal. Na Índia, em transacções de certas mercadorias, era empregada a arroba de 28 arrateis”¹⁶².

Candil – “medida oriental que equivale a 3 quintais e 3 arrobas de 32 arrateis por arroba. Como o quintal tinha 4 arrobas, o candil correspondia a 15 arrobas ou 480 arrateis, ou cerca de 220 kg”¹⁶³.

Cate – “unidade antiga de peso na Ásia de valor incerto que se julga estar entre 0,3 e 3 kg. Existe quem pense em cerca de 373 ou 625 gr. É equivalente a 20 taeis”¹⁶⁴.

Corja – Conjunto de vinte objectos idênticos = Vintena¹⁶⁵.

Mão – “antiga medida de peso que era usada na Índia. Em começos do século XVII equivalia a 24 arrateis. Medida de capacidade, também lá usada e que correspondia a cerca de 12 canadas. Advertimos, porém, de que a «mão» como medida de capacidade não só variava de terra para terra, como, ainda, consoante a espécie da mercadoria”¹⁶⁶.

Pico – “peso do Extremo Oriente equivalente a 100 cutes ou 60 kg”¹⁶⁷.

6. UNIDADES MONETÁRIAS

Conto – “milhão, ou dez vezes cem mil, mas dizemos de ordinario *hum conto de reis*, e hum milhão de cruzados”¹⁶⁸.

¹⁶² LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 61.

¹⁶³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 132.

¹⁶⁴ Disponível em: <<https://www.ancruzeiros.pt/ancdrp/unidades-de-medida>>.

¹⁶⁵ Dicionário Priberam. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/corja>>.

¹⁶⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 339.

¹⁶⁷ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 208.

¹⁶⁸ BLUTEAU, Rafael – “Diccionario da língua portugueza”. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, vol. 2, p. 320.

Cruzado – “moeda antiga lavrada quando D. Afonso 5 tomou a cruz (...). Hoje o cruzado velho de oiro val quatrocentor reis, o novo de prata ou oiro val quatrocentos, e oitenta reis”¹⁶⁹.

Larim – “antiga moeda de prata, que pesava quase cinco gramas, valia 60 a 100 reis e corria no Golfo Pérsico e na Índia Ocidental. Os portugueses chamavam-lhe por vezes «tanga larim»”¹⁷⁰.

Lial – “moeda de cobre mandada cunhar em Goa por Afonso de Albuquerque, do valor de um pouco mais que um rial”¹⁷¹.

Matical = Metical = Mitical – “antiga moeda e peso de ouro na África e no Oriente. A actual moeda mitical de Marrocos vale 880 reis”¹⁷².

Pardau = Pardao – “aplicava-se antigamente na Índia e uma de ouro valia 6 tangas ou 360 reis, e uma de prata valia 5 tangas ou 300 reis. O *pardau de ouro* era de procedência indígena da Índia ocidental, corrente ao tempo de Afonso de Albuquerque”¹⁷³.

Reis – “a última espécie de moeda, e ideal, em que se resolve o dinheiro, e de que usamos no nosso modo de contar”¹⁷⁴.

Xerafim – “moeda da Índia, que vale 300 reis pouco mais, ou menos”¹⁷⁵.

¹⁶⁹ BLUTEAU, Rafael – “Diccionario da língua portuguesa”. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, vol. 1, p. 351.

¹⁷⁰ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 1, p. 513.

¹⁷¹ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 1, p. 524.

¹⁷² DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 43.

¹⁷³ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 175.

¹⁷⁴ BLUTEAU, Rafael – “Diccionario da língua portuguesa”. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, vol. 2, p. 314.

¹⁷⁵ BLUTEAU, Rafael – “Diccionario da língua portuguesa”. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, vol. 2, p. 538.

Conversão de algumas das moedas que utilizadas na Índia, para valores praticados na Índia	
1 conto	1 milhar de reis
1 leal	1 rei e 1/2
1 matical	360 reis (Melinde)
	467 reis (Sofala)
1 pardau	6 tangas ou 360 reis
1 tanga	60 reis
1 xerafim	5 tangas ou 300 reis

Conversão dos valores mais representativos entre a documentação consultada (ex. livro de receitas e despesas, tombos, etc.)	
14 xerafins	4 200 reis
100 xerafins	30 000 reis
200 xerafins	60 000 reis
333 xerafins + 1 tanga + 40 rei	100 000 reis
350 xerafins	105 000 reis

Lista de abreviaturas e siglas

ADP	ARQUIVO DISTRITAL DO PORTO
AGS	ARQUIVO GERAL DE SIMANCAS
AHN	ARQUIVO HISTÓRICO NACIONAL DE ESPANHA
AHU	ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO
ANTT	ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO
AR	ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
BA	BIBLIOTECA DA AJUDA
BFUP	BOLETIM DA FILMOTECA ULTRAMARINA PORTUGUESA
BJHS	THE BRITISH JOURNAL FOR THE HISTORY OF SCIENCE
BN	BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL
BPE	BIBLIOTECA PÚBLICA DE ÉVORA
CHAM	CENTRO DE HISTÓRIA ALÉM-MAR; CENTRO DE HUMANIDADES
CITCEM	CENTRO DE INVESTIGAÇÃO TRANSDISCIPLINAR “CULTURA, ESPAÇO E MEMÓRIA”
COD.	CÓDICE
COORD.	COORDENAÇÃO
D.C.	DEPOIS DE CRISTO
DIR.	DIREÇÃO
DOC.	DOCUMENTO
ED.	EDITOR
EDS.	EDITORES
EIC	EAST INDIA COMPANY
ET AL.	E OUTROS
F.	FILME
FL.	FÓLIO
FLS.	FÓLIOS

ICS INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

MÇ. MAÇO

MNM MUSEU NACIONAL DE MADRID

Nº NÚMERO

ORG. ORGANIZAÇÃO

P. PÁGINA/ PÁGINAS

S.D. SEM DATA

S.E. SEM EDITORA

S.L. SEM LOCAL

U.PORTO UNIVERSIDADE DO PORTO

V VERSU

VOC VERNIDGE OOST-INDISCHE COMPAGNIE

VOL. VOLUME

VOLS. VOLUMES

Introdução

A afirmação dos impérios coloniais na época moderna dependeu de políticas de integração de novas regiões numa economia em crescimento e expansão. Esta economia tende a integrar, numa lógica de economia mundo, áreas de elevado potencial de lucro, passando a incorporar territórios ultramarinos¹⁷⁶. Foi o que aconteceu no caso português. No entanto, assegurar este fluxo comercial implicava uma logística capaz de suportar esta estrutura de trocas. A logística naval é, sem dúvida, crucial nesta dinâmica. Referimo-nos a infraestruturas físicas, incluindo estaleiros, arsenais, armazéns e outras estruturas de apoio às mercadorias transacionadas, bem como a políticas de manutenção desse aparato naval, do qual faz parte a construção, a reparação e o apresto naval¹⁷⁷.

A investigação que suporta esta tese procura ir ao encontro deste tópico, centrando a sua discussão no estudo da construção naval no Estado da Índia. Procurar-se-á averiguar o seu enquadramento legal e funcional, os espaços e sistema de produção, as tipologias de embarcações envolvidas, a mão de obra e as matérias-primas mobilizadas. Um dos desideratos deste projeto, não totalmente cumprido por falta de indicadores consistentes, era também o de identificar os impactos ambientais desse processo. As datas limite propostas para este estudo situam-se entre 1500 a 1640. A primeira data (1500) é referencial, pois identifica o início de uma organização naval essencial ao funcionamento da Rota do Cabo e depois dos circuitos interasiáticos. A segunda (1640) justifica-se porque há um retorno a políticas navais especificamente portuguesas, após sinergias estabelecidas com o império espanhol. Na verdade, a despeito da autonomia jurídica entre os dois espaços e impérios ibéricos, consagrada na lei, encontram-se documentadas influências das políticas navais castelhanas no universo

¹⁷⁶ GALLAGHER, J.; ROBINSON, R. – The Imperialism of Free Trade. “The Economic History Review”, vol. 6, nº 1 (1953), p. 1-15. Disponível em: <Gallagher-Robinson_Imperialism_of_Free_Trade_EHR_1953.pdf (units.it)>.

¹⁷⁷ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017.

português. Vejam-se, a título de exemplo, as Ordenanças de 1607¹⁷⁸, 1613¹⁷⁹ e 1618¹⁸⁰. Este período permite ainda aferir eventuais alterações ocorridas em função de conjunturas de domínio dos mares, concorrência e desafios, decorrentes da afirmação, no Oriente, de potências rivais europeias, nomeadamente holandesas e inglesas, bem como da reconfiguração de jogos de poder locais.

É objetivo desta investigação testar hipóteses propostas por uma literatura consolidada sobre: construção do Estado da Índia¹⁸¹; dependência dos poderes imperiais da colaboração das comunidades locais¹⁸²; importância de mecanismos informais na construção de impérios ultramarinos¹⁸³; e a importância das redes comerciais e da circulação de conhecimento em processos de construção imperial¹⁸⁴. Desta literatura decorre que nenhuma cabal compreensão dos processos de construção imperial pode ocorrer tendo como único universo de observação a Europa, emergindo os contributos das populações e das dinâmicas locais de imprescindível referência para a construção de um mundo global depende de redes de conhecimento, de tecnologia, tanto como de redes económicas.

Procuraremos saber como o poder central estruturou a atividade de construção e reparação naval em espaços ultramarinos; que papel assumiram os agentes e o empreendedorismo individual; quais os espaços e sistemas de produção, matérias-primas e mão de obra mobilizados e que tipo de relações de imposição, colaboração e

¹⁷⁸ MNM, Colección Fernández de Navarrete, tomo 23, doc. 47.

¹⁷⁹ ANTT, Leis, mç. 3, doc. 24.

¹⁸⁰ GARROTE, F. – “Recopilación para la Nueva Fábrica de Baxeles Españoles”. Manuscrito, 1691, vol. I.

¹⁸¹ THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994; SUBRAHAMANYAN, Sanjay – Holding in the World in balance: the connected histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640. “American Historical Review”, vol. 112, nº 5 (2007), p. 1359-1385; PEARSON, Michael – “The world of the Indian Ocean, 1500-1800: studies in economic, social and cultural history”. Hampshire: Ashgate Variorum, 2005

¹⁸² GALLAGHER, J.; ROBINSON, R. – The Imperialism of Free Trade. “The Economic History Review”, vol. 6, nº 1 (1953), p. 1-15. Disponível em: <Gallagher-Robinson_Imperialism_of_Free_Trade_EHR_1953.pdf (units.it)>.

¹⁸³ ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia – “Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800”. Leiden; Boston: Brill, 2016.

¹⁸⁴ LIVINGSTONE, David – “Putting Science in its Place. Geographies of Scientific Knowledge”. Chicago; Londres: Universidade de Chicago, 2003; RAJ, Kapil – Beyond Postcolonialism ...and Postpositivism: Circulation and the Global History of Science. “Isis”, vol. 104, nº 2 (2013), p. 337-347. Disponível em: <Beyond Postcolonialism ... and Postpositivism: Circulation and the Global History of Science (uchicago.edu)>.

conflito envolveram. Pretende-se analisar se houve e como se manifestaram linhas orientadoras dimanadas do poder central; como se adaptou um sistema de produção, conhecido e testado no reino, a novos espaços e condições ecológicas. Este enfoque pretende discutir as mais recentes teorias sobre produção e circulação de conhecimentos entre a Europa e os espaços ultramarinos, dando origem a novos paradigmas e mesmo a novos conceitos de conhecimento. É ainda nosso objetivo estudar os impactos e as consequências ambientais da atividade de construção naval no Estado da Índia, tendo em conta o já conhecido sobre os sistemas ecológicos e os fluxos de matérias-primas.

Pretende-se, ainda, analisar, em leitura comparativa, o modelo apurado para os domínios coloniais português, holandês e inglês, no Oriente, em torno de questões como operacionalidade, níveis de eficiência, regulação e gestão de atividades, tendo em conta a tradicional dicotomia (a discutir) entre sistemas imperiais geridos diretamente pela coroa e companhias comerciais monopolistas.

Discutiremos a aceção de que “Os impérios foram o trampolim para a formação de redes globais que nem sempre corresponderam aos interesses dos governantes”¹⁸⁵. Estas redes, impossíveis de controlar pelos governos, terão ultrapassado fronteiras e impérios, e terão permitido criar modelos imperiais capazes de estabelecer e gerir circuitos comerciais importantes, como o da Carreira da Índia.

Segundo Cátia Antunes e Amélia Polónia, os portugueses foram inovadores, não pelos caminhos marítimos que descobriram, mas sim por terem transformado os contatos bilaterais em multilaterais, nas diferentes partes do mundo. Estas relações permitiram criar redes, que se tornaram globais, ao relacionarem, no século XVI, vários portos entre si. “Maritime circuits and port cities became the perfect interface in which different networks, economic systems, institutional set-ups and political power games

¹⁸⁵ YUN CASALILLA, Bartolomé – “Os impérios ibéricos e a globalização da Europa (séculos XV a XVII)”. Lisboa: Temas e Debates; Círculo de Leitores, 2021, p. 401.

were played. Port cities all over the world left their role as regional players to become world cross-cultural gateways”¹⁸⁶.

Os estudos sobre os impérios modernos têm centrado o seu foco na análise das estratégias do poder central, nas rivalidades imperiais e nos monopólios criados. Isto deriva do estudo do «seapower», em que a afirmação de um poder tinha como espaço exclusivo o espaço marítimo. Sem dúvida que para se construir e dominar um império coeso era necessário possuir uma marinha mercante numerosa, que refletia a hegemonia e o domínio dos mares, a par do controlo das transações comerciais. Esta visão tradicional parece basear-se em três pilares: o foco nas estratégias da coroa, olhando-as numa abordagem em que os indivíduos e os grupos que fizeram parte desse sistema ficam excluídos; o evidenciar do papel das estruturas formais, excluindo o papel que os privados assumiram neste sistema; e o ignorar das ações que os povos locais tiveram no papel de construção dos impérios e dos monopólios comerciais¹⁸⁷. As análises tidas como tradicionais parecem ter menosprezado as dimensões sociais e culturais, importantes para a consolidação imperial¹⁸⁸.

O que aqui procuramos é, pois, contribuir para a renovação dessas perspetivas de análise dos impérios modernos, neste caso o império português, e trazer ao de cima, através de um específico campo de ação, os pressupostos da nova historiografia da Expansão Portuguesa, que tende a valorizar as redes informais e a participação dos indivíduos como elementos importantes na consolidação imperial. Segundo esta perspetiva, a relação entre indivíduos e o próprio estado pode ser um meio decisivo para a construção de um império. “This is not to deny the role of the early modern state in the construction of European overseas empire. Their constitution, in terms of administrative control and militar organization, demanded complex logistics and

¹⁸⁶ ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia – “Seaports in the First Global Age. Portuguese agents, networks and interactions (1500-1800)”. Porto: U.Porto Edições, 2017, p. 21.

¹⁸⁷ ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia – “Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800”. Leiden; Boston: Brill, 2016, p. 2-3; OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017.

¹⁸⁸ PEARSON, Michael – “The world of the Indian Ocean, 1500-1800: studies in economic, social and cultural history”. Hampshire: Ashgate Variorum, 2005, p. 144.

substantial financial inputs, to which individuals or isolated groups had no access. However, the complex systems produced and coordinated by the central power often depend on the implicit or explicit cooperation of individuals”¹⁸⁹.

No entanto, incluir estes níveis de cooperação, também entre colonizadores e colonizados, implica ter em conta que nem sempre esta foi uma cooperação pacífica, e que muitas vezes foi mais de rivalidade do que de colaboração espontânea. Isto porque o comportamento destes indivíduos, europeus e não europeus, era movido por interesses e por objetivos, os quais se encontram na base da cooperação, ou na falta dela, embora no “jogo corporativo” existissem proposições implícitas¹⁹⁰.

Do ponto de vista legal, “O direito do império combinava detritos do direito local metropolitano – privilégios «naturais» das comunidades de colonos, cartas de privilégios que lhes eram concedidos pela coroa, privilégios pessoais usufruídos por grupo específicos (como o clero) – com fragmentos do direito das nações indígenas, entendidas ou como *naturales* fictícios, ou como estrangeiros amigos, cujo direito era juridicamente considerado como merecendo consideração”¹⁹¹.

Todos os impérios, para se consolidarem, necessitavam de infraestruturas, quer navais quer militares, que garantissem o funcionamento das rotas comerciais e, quando possível, o seu monopólio. Sob direção da coroa portuguesa foram estabelecidos na Índia dois circuitos, um que garantia o comércio entre a Ásia e a Europa, e um outro, ou outros, pois são múltiplos, que compreendiam as rotas interasiáticas¹⁹².

A política de monopólio régio passava pela concessão do seu controlo a representantes aristocráticos. O rei acabou por proibir qualquer indivíduo de se envolver no comércio de produtos sob monopólio régio sem licença real, incidindo

¹⁸⁹ ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia – “Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800”. Leiden; Boston: Brill, 2016, p. 5.

¹⁹⁰ ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia – “Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800”. Leiden; Boston: Brill, 2016, p. 6.

¹⁹¹ HESPANHA, António Manuel – Fazer um império com palavras. In XAVIER, Ângela Barreto; SILVA, Cristina Nogueira da (org.) – “O Governo dos Outros. Poder e diferença no Império Português”. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2016, p. 98.

¹⁹² BOYAJIAN, James – “Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640”. Baltimore; Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993, p. 3.

primeiramente sobre a pimenta e especiarias de luxo, como cravo e a noz-moscada, e alargando, posteriormente, para outros produtos, como a canela, os elefantes e as pérolas de Ceilão¹⁹³.

Nas primeiras décadas do século XVI, os navios para a Carreira da Índia e para o comércio interno na Ásia eram pertença da coroa ou fretados a empreendedores privados. A aquisição das especiarias a serem transportadas da Ásia para a Europa era também feita por meio de capital provindo do crédito, ou seja, por meio do investimento privado. Por sua vez, o reembolso era feito através do produto da venda das especiarias, já que a coroa as vendia aos particulares por um preço predeterminado¹⁹⁴.

As autoridades indianas reconheceram que o Estado da Índia não conseguiria impedir que o comércio privado continuasse a existir na Ásia. Afonso de Albuquerque foi o primeiro a encorajar os nativos privados a negociar nos portos do Estado da Índia, obtendo uma licença portuguesa, conhecida como cartazes, a pagar nas alfândegas¹⁹⁵.

Este não é, porém, um processo linear. Segundo Boyajian, o comércio da Rota do Cabo esteve sempre dependente da participação privada e do seu financiamento, mas este nunca tinha assumido tantas funções reais e encargos fiscais no Estado da Índia, como ocorrera no período Habsburgo¹⁹⁶.

De acordo com Carla Rahn Philips, ao dominar o comércio indiano e africano, e ao mostrar a sua superioridade no mar através do seu poder de fogo, os portugueses davam início a um império comercial que só seria bem-sucedido se se controlassem as rotas e os portos de escala que as integravam. O tempo de viagem de ida e volta variava de acordo com os ritmos das monções.

¹⁹³ BOYAJIAN, James – “Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640”. Baltimore; Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993, p. 5.

¹⁹⁴ BOYAJIAN, James – “Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640”. Baltimore; Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993, p. 5-6.

¹⁹⁵ BOYAJIAN, James – “Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640”. Baltimore; Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993, p. 7.

¹⁹⁶ BOYAJIAN, James – “Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640”. Baltimore; Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993, p. 19-20.

Quanto aos navios envolvidos sabe-se que, entre 1500 e 1635, seguiram para a Índia cerca de seis navios por ano e regressavam somente quatro navios. Estes podiam variar de tamanho, embora os que eram utilizados com mais frequência tinham cerca de 400 toneladas. Na diacronia, o tamanho médio subiu para as 600 toneladas, e depois para as 1500 e 2000 toneladas¹⁹⁷. Devido ao estabelecimento da partida anual de armadas para a Índia com o intuito de estabelecer uma rota comercial direta entre a Europa e o Oriente, e de consolidar o domínio militar português no Índico houve necessidade de articular calendários de navegação¹⁹⁸.

Novos avanços tecnológicos se afirmaram, associados à introdução das naus e dos galeões. Estes vieram satisfazer as exigências da coroa portuguesa no novo espaço económico, o Índico, envolvendo exigências decorrentes da guerra e do comércio. Emergiram como a imagem da força naval e militar dos portugueses. As naus e galeões consubstanciam essa relação da guerra com o comércio, ao introduzir-se a artilharia a bordo, necessária para a guerra contra piratas e corsários. Por outro lado, simples armadores eram incitados pelos monarcas a possuírem artilharia a bordo nas suas embarcações¹⁹⁹.

A historiografia sobre construção naval no reino, no período em estudo, centra-se fundamentalmente na análise de estudos de caso. Estaleiros, índices de construção, acesso a matérias-primas, mão de obra, modelos de produção e medidas legislativas de fomento da atividade são tópicos dominantes no estado da arte sobre o tema²⁰⁰. Desde

¹⁹⁷ PHILIPS, Carla Rahn – The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750. In TRACY, James D. (ed.) – “The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern world 1350-1700”. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 49.

¹⁹⁸ Para saber mais sobre o calendário da Rota do Cabo vide GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, António – “Naufrágios e outras perdas da Carreira da Índia - séculos XVI e XVII”. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, p. 42.

¹⁹⁹ 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, p. 9-10.

²⁰⁰ 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; BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016; 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.

o século XVI, a Ribeira das Naus era controlada pelo poder central e destinada, essencialmente, à construção para a Rota do Cabo. Ao longo do século XVI a construção naval foi normalizada por disposições régias. A legislação produzida prova que, ao longo deste período, os monarcas portugueses centraram as suas atenções na indústria naval. Porém, não foram nisso totalmente inovadores, visto que, nos finais do século XV, Castela já legislava sobre essa matéria, e em terras britânicas, a sua importância revelou-se, mais tarde, determinantes, como se comprova através dos Actos de Navegação²⁰¹.

As iniciativas régias de fomento da construção naval procuravam aumentar a frota mercante, finalidade comum aos países impulsionadores desta indústria. Por outro lado, ansiava-se aumentar consideravelmente o número de navios de elevado porte. O Estado incentivava a construção de navios de elevada dimensão; política que já tinha antecedentes no século XV em pleno reinado de D. Fernando. Por meio do alvará de novembro de 1474 concedia-se privilégios e isenções da dízima dos materiais de construção a navios com mais de 100 toneladas. Além disso, permitia-se a particulares o acesso às matas régias, mesmo que coutadas. Com o *Regimento e Ordenanças da Fazenda de 1516*²⁰² elaborado por D. Manuel normalizava-se uma prática já recorrente. Os monarcas intervieram de forma direta sobre a construção de navios para longa distância, bem como sobre outras atividades, como é o caso da defesa da costa, essencial para garantir a segurança do retorno das embarcações²⁰³.

Por outro lado, há referências a necessidades estruturais que exigiam o recurso a outros estaleiros, nacionais e ultramarinos, como o Porto²⁰⁴, Vila do Conde²⁰⁵, Aveiro²⁰⁶,

²⁰¹ 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, p. 27.

²⁰² BN, F. 6702.

²⁰³ 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, p. 27-30.

²⁰⁴ BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016.

²⁰⁵ 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.

²⁰⁶ AMORIM, Inês – “Porto de Aveiro: entre a terra e o mar”. Aveiro: Administração do Porto de Aveiro, 2008.

Viana do Castelo²⁰⁷, mas também Pernambuco²⁰⁸, São Salvador da Baía²⁰⁹, Goa, Cochim²¹⁰, entre outros.

Os estaleiros de Vila do Conde e do Porto destacaram-se dos demais pela sua capacidade de construção de embarcações de elevada tonelagem, a par da Ribeira das Naus. No entanto, enquanto a Ribeira das Naus se especializou para a construção de embarcações destinadas à Carreira da Índia, os estaleiros nortenhos especializaram-se na construção de embarcações para as Rotas do Norte da Europa ou para a Carreira do Brasil, como foi o caso do Porto, onde não havia controlo régio. Apesar desta especialização, o recurso ao estaleiro lisboeta, bem como a outros estaleiros locais para construção de embarcações para a Carreira da Índia parece ter sido uma realidade.

Por vezes, os estaleiros locais recorriam à Ribeira das Naus para finalizar as cobertas mais elevadas, uma vez que os seus rios não permitiam a conclusão da embarcação, ou para ter acesso a matérias-primas difíceis de alcançar no Norte, já que Lisboa era o centro recetor de mercadorias mais diversificadas e abundantes. A Ribeira das Naus recorria também a estes estaleiros em períodos de necessidade, quando as encomendas se multiplicavam e o estaleiro lisboeta não conseguia responder a todos os pedidos. A solução passava por pedir aos estaleiros locais para construírem embarcações, como ocorreu entre 1576 e 1585, quando os monarcas encomendam ao estaleiro portuense a feitura de galeões na iminência de uma guerra com a Inglaterra²¹¹.

Os estaleiros brasileiros foram adquirindo importância conforme os portugueses se foram fixando no espaço, à semelhança do que aconteceu na Ásia. Inicialmente a construção fazia-se para corresponder às necessidades de cabotagem, mas a médio

²⁰⁷ MOREIRA, Manuel – “Os mareantes de Viana e a construção da Atlantidade”. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1994.

²⁰⁸ HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005.

²⁰⁹ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968.

²¹⁰ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de Mestrado. Lisboa, 2008.

²¹¹ BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016; 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. 2, p. 286, 288, 385.

prazo instalou-se uma rede mais complexa de construção para longo curso, a partir do momento que se fixou o Governo Geral²¹². Os estaleiros asiáticos desenvolveram-se também, compreensivelmente, conforme as necessidades logísticas da Carreira da Índia assim o exigiram, desenvolvendo-se primeiro as reparações navais, passando mais tarde a assumir funções de construção naval, quando se perceberam as potencialidades da madeira indiana²¹³.

Apesar do cenário descrito, de que a literatura dá conta, o estudo do desempenho dos estaleiros ultramarinos está globalmente por realizar. Dificuldades de acesso à documentação é um dos argumentos chave, mas não único ou insuperável.

Para o estudo das matérias-primas e em particular dos recursos florestais, a análise do património florestal da Península Ibérica²¹⁴, e as investigações sobre utilização de madeiras indianas, a partir de naufrágios de Tripali e Sujatha²¹⁵ revelam-se essenciais como ponto de partida para novas abordagens.

No que se refere à necessidade de recurso de matérias-primas, nomeadamente madeiras, a exploração florestal na Península Ibérica, esteve sujeita, secularmente a formas de exploração derivadas da agricultura, da construção de edificações e da produção de carvão vegetal para o aquecimento. A construção naval a uma nova escala vai provocar índices de desflorestação que implicou a tomada de medidas legislativas para controlar o processo em curso, e o recurso de madeiras de outros espaços que

²¹² HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 355-356.

²¹³ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de Mestrado. Lisboa, 2008.

²¹⁴ DOMINGUEZ DELMÁS, Marta (2015) – “Florest history, timber supply and tree rings”. Tese de Doutoramento. Huelva, 2015; DEVY-VARETA, Nicole – Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, vol. 1 (1986), p. 5-37. Disponível em: <http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD4SQ2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKU ID7GBQX1S8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL &service_type=MEDIA>.

²¹⁵ TRIPATI, S.; SHUKLA, S.; SHASHIKALA, S.; SARDAR, A. – Teak (*Tectona grandis* L.f.): a preferred timber for shipbuilding in India as evidenced from shipwrecks. “Current Science”, vol. 110, nº 11 (2016), p. 2160-2165. Disponível em: <[Teak \(Tectona grandis L.f.\): A preferred timber for shipbuilding in India as evidenced from shipwrecks \(nio.org\)](http://nio.org)>; TRIPATI, S.; SUJATHA, M.; RAO, R.; RAO, K. – Use of timber in shipbuilding industry: Identification and analysis of timber from shipwrecks off Goa coast, India. “Current Science”, vol. 89, nº 6 (2005), p. 1022-1027. Disponível em: <[Sep25K.PDF \(nio.org\)](http://nio.org)>.

incluíam, para além do Norte da Europa, a Ásia ou as Américas²¹⁶. No caso português, este processo tornou-se visível já no decurso do século XV. Como afirma Nicole Devy-Vareta: “em 1514, os pinhais do Ribatejo era muito «esfarrapados», não servindo então para a construção naval. As matas de Leiria e de Pederneira também se encontravam em um estado, provocado pelo abuso de cortes e pelo fogo”²¹⁷. A resposta a este problema passou pela promoção, em particular no decurso do reinado de D. João III, de importação de madeira do Norte da Europa, já que o novo recurso que seria a ilha da Madeira se tinha tornado insuficiente, pelo próprio processo da sua colonização agrária. Outra solução encontrada passou pelo recurso às madeiras dos novos espaços ocupados, que no caso português incluíam a Índia e o Brasil. Contudo, rapidamente se perceberam as dificuldades de transporte das madeiras destas zonas para o reino, optando por instalar, nestes espaços, estaleiros para a construção de embarcações²¹⁸. No caso da Índia, era a teca a madeira preferida para a construção das embarcações, pela sua capacidade de resistência e durabilidade, algo que já desde tempos remotos era reconhecido²¹⁹.

Importa ainda ter em atenção o que se sabe sobre outros sistemas e lógicas de exploração colonial, nomeadamente da VOC e da EIC²²⁰. O império holandês claramente

²¹⁶ DOMINGUEZ DELMÁS, Marta (2015) – “Florest history, timber supply and tree rings”. Tese de Doutoramento. Huelva, 2015, p. 21.

²¹⁷ DEVY-VARETA, Nicole – Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, vol. 1 (1986), p. 13-14. Disponível em: <<http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD4SQ2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKU> ID7GBQX1S8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL &service_type=MEDIA>.

²¹⁸ DEVY-VARETA, Nicole – Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, vol. 1 (1986), p. 28. Disponível em: <<http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD4SQ2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKU> ID7GBQX1S8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL &service_type=MEDIA>.

²¹⁹ TRIPATI, S.; SHUKLA, S.; SHASHIKALA, S.; SARDAR, A. – Teak (*Tectona grandis* L.f.): a preferred timber for shipbuilding in India as evidenced from shipwrecks. “Current Science”, vol. 110, nº 11 (2016), p. 2160-2165. Disponível em: <Teak (*Tectona grandis* L.f.): A preferred timber for shipbuilding in India as evidenced from shipwrecks (nio.org)>.

²²⁰ 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,

beneficiou da expansão do império português na Índia. O primeiro passo para a sua afirmação foi a conquista, aos portugueses, dos fortes de Amboíno e de Molucas, em 1605. Mais tarde com a conquista de Jacarta, em 1619 e de Malaca, em 1641, o império holandês estava consolidado e fortificado na Ásia. “A estratégia adoptada pelos Holandeses, estabelecendo-se nas áreas vulneráveis do Império Português, revelou a débil estrutura defensiva do Estado da Índia, e a capacidade holandesa para avaliar as áreas que constituiriam os mercados mais lucrativos para o comércio da Europa. Em consequência, a periferia do Império Português tornou-se o centro do Império Holandês”²²¹. Os holandeses reproduziram algumas das formas de negociação e de adaptação dos portugueses, mas a nível estratégico-comercial, inverteram no sentido da sua progressão, passando a negociar do oriente para o ocidente, e assim conquistando Ceilão e Bengala²²².

Já a EIC iniciou a sua gestão a partir do momento que criou feitorias em Bantam, em Java, em Amboíno, na Indonésia, em Surate, no Golfo de Cambaia, em Masulipatão, no Golfo de Bengala, em Ayuthia, no Sião, em Patani, na Península Malaia, e no Hirado, no Japão, acabando, mais tarde, em 1623, por abandonar estes três últimos enterpostos para se concentrar nos outros espaços comerciais. O seu comércio em Bengala vai aumentar a partir do momento em que conseguem estabelecer feitorias em Hughli, em Madras e em Calcutá. Em 1676, chegavam ao comércio têxtil com os chineses, por meio da instalação da feitoria de Amoy, que em 1699, vai ser substituída pela feitoria de Cantão. Embora num regime semelhante ao Império Holandês, com uma configuração de companhia comercial monopolista, a EIC foi sempre mais carente que a VOC do ponto de vista militar, refletindo-se na sua capacidade naval de se manter na Ásia. “(...) pode-se dizer que a diferença principal entre a EIC e a VOC residiu no escasso investimento

2013; PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010.

²²¹ BETHENCOURT, Francisco – Configurações políticas e poderes locais. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir.) – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 233.

²²² BETHENCOURT, Francisco – Configurações políticas e poderes locais. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir.) – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 233.

militar feito pelos Ingleses durante a maior parte do século XVII, facto que explica a prática da EIC de estabelecer feitorias sem ocupação territorial. Esta política garantiu aos ingleses uma enorme flexibilidade estratégica e tática. Assim, o nível da participação de EIC no comércio inter-regional variou consoante as possibilidades e necessidades de curto prazo”²²³.

Uma análise comparativa em termos das estruturas de custos e ganhos do *shipping* e da sua importância para o crescimento económico é matéria que necessita ainda de maiores investimentos. O transporte marítimo era visto como um caminho para o domínio de mercados e, conseqüentemente, para a expansão económica, e terá contribuído para o crescimento económico da Europa entre 1350 e 1850. “Mercantilists, from observation of the world around them, believed that shipping was the dynamic and most rapidly growing sector of the European Economy”²²⁴. Se houve um crescimento económico na Europa entre 1350 e 1850 é compreensível que tenha existido um desenvolvimento naval significativo que alimentasse o sistema e, em consequência, trouxesse avultados lucros²²⁵. Conforme defende Jan Lucassen e Richard Unger, verifica-se, de facto, um crescimento exponencial das tonelagens das embarcações, em paralelo com o incremento do transporte marítimo.

A construção naval dependeu do conhecimento científico e técnico. A este nível são essenciais as discussões realizadas por Francisco Contente Domingues²²⁶ e Filipe Castro²²⁷, centrando-se na análise da arqueologia naval (tipologias navais), processos de construção e formas de conhecimento, aferidas a partir da literatura tratadística.

²²³ BETHENCOURT, Francisco – Configurações políticas e poderes locais. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir.) – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 238.

²²⁴ LUCASSEN, Jan; UNGER, Richard – Shipping, productivity and Economic Growth. In UNGER, Richard (ed.) – “Shipping and Economic Growth. 1350-1800”. Leiden: Brill Academic Publishers, 2011, p. 4.

²²⁵ LUCASSEN, Jan; UNGER, Richard – Shipping, productivity and Economic Growth. In UNGER, Richard (ed.) – “Shipping and Economic Growth. 1350-1800”. Leiden: Brill Academic Publishers, 2011, p. 4.

²²⁶ 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.

²²⁷ CASTRO, Filipe – In search of unique iberian ship design concepts. “Historical Archaeology”, vol. 42, nº 2 (2006), p. 63-87. Disponível em: <(PDF) In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts (researchgate.net)>.

Os navios surgiram em contextos específicos a nível social, económico e político. Da sua constituição, os mais importantes eram aqueles que os pensavam, desenhavam e os executavam. A sua construção estava dependente da existência de materiais, de ferramentas, de conhecimentos e de pessoas com competências para os desenvolver²²⁸.

Não havia fórmulas construtivas internacionais que regessem esta atividade, e até aos inícios do século XVII não havia padrões construtivos nacionais. Isto justifica que as embarcações criadas em 1420 ou 1570/1580 sejam difíceis de descrever e de caracterizar, por existir pouca informação sobre as mesmas. Com o aparecimento de uma literatura tratadística - tratados técnicos - por volta de 1600, as tipologias e características das embarcações foram mais precisas, pelo que se torna, hoje, mais fácil conhecê-las. Em contrapartida, assiste-se a uma diminuição de produção deste tipo de literatura nas últimas décadas, o que consequentemente dificulta o conhecimento das embarcações²²⁹. Por outro lado, esta era uma cultura de “passa a palavra” e do “olhar para saber fazer”, que mesmo estabelecendo padrões formativos, a nível nacional pouco circularam, por igualmente terem sido pouco impressos²³⁰.

Novas orientações teóricas de Kapil Raj²³¹ e David Livingstone²³² lançam o repto para novas análises centradas na produção e circulação do conhecimento. Ao contrário de um modelo que vê a propagação do conhecimento a partir de um centro para as periferias, os autores focam-se no carácter policêntrico da produção do conhecimento

²²⁸ CASTRO, Filipe – In search of unique iberian ship design concepts. “Historical Archaeology”, vol. 42, nº 2 (2006), p. 64. Disponível em: <(PDF) In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts (researchgate.net)>.

²²⁹ 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, p. 14-15.

²³⁰ CASTRO, Filipe – In search of unique iberian ship design concepts. “Historical Archaeology”, vol. 42, nº 2 (2006), p. 64. Disponível em: <(PDF) In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts (researchgate.net)>.

²³¹ RAJ, Kapil – Introduction: circulation and locality in early modern science. “BJHS”, vol. 43, nº 4 (2010), p. 513-517. Disponível em: <Introduction: circulation and locality in early modern science | The British Journal for the History of Science | Cambridge Core>; RAJ, Kapil – Beyond Postcolonialism ...and Postpositivism: Circulation and the Global History of Science. “Isis”, vol. 104, nº 2 (2013). Disponível em: <(PDF) Beyond Postcolonialism ... and Postpositivism Circulation and the Global History of Science (researchgate.net)>.

²³² LIVINGSTONE, David – “Putting Science in its Place. Geographies of Scientific Knowledge”. Chicago; Londres: Universidade de Chicago, 2003.

e a sua circulação, como meio de transformações técnicas e científicas. Livingstone vê o espaço local como elemento primordial para a produção de conhecimento, que comporta as marcas próprias da sua cultura. Conhecimento, espaço e poder, na sua ótica, são elementos intrinsecamente interligados. A par dos espaços físicos, o autor analisa os espaços abstratos (intelectual, social e cultural) como interventores no processo de conhecimento, visto que pessoas, culturas e circunstâncias espaciais distintas movem o conhecimento e sobre ele empreendem transformações. A criação de conhecimento está em estreita relação com a sua transmissão, na qual o indivíduo assume um papel ativo como mediador e (re) construtor de saber. Leemans²³³, que estuda a circulação de conhecimento prático chega, por sua vez, a conclusões afins às de Walker²³⁴ em relação à prática médica: o intrínseco valor do *practical knowledge* e a ausência de fronteiras na sua incorporação.

Balizadas nos pressupostos teórico enunciados, esta investigação seguiu procedimentos metodológicos consagrados no domínio da produção historiográfica: recolha e análise exaustiva da produção bibliográfica (portuguesa, europeia e asiática), em particular da Índia, a partir de uma pesquisa orientada pelas questões de investigação. O universo documental foi alargado através de sugestões e pistas de pesquisa emergentes no decurso da investigação. O cruzamento de perspetivas analíticas e de informações documentais foi o método persistentemente seguido face a um *corpus* documental que não oferece séries consistentes ou continuadas, capazes de responder, por si só, às questões levantadas. A heterogeneidade e o carácter não serial das fontes exigiu um constante cruzamento de informações, alicerçado numa sólida crítica de fontes. Em termos documentais, realizou-se um recenseamento da produção legislativa, normativa e regulamentar promovida pela coroa e seus representantes (Vice-reis e Governadores da Índia), através da análise exaustiva de instrumentos de pesquisa arquivística e de coleções legislativas publicadas. Os documentos reunidos foram classificados por

²³³ LEEMANS, Annemie – “Contextualizing practical knowledge in early modern Europe”. Tese de Doutoramento. Porto, 2016.

²³⁴ WALKER, Timothy – “Doctors, folk medicine and the Inquisition”. Leiden; Boston: Brill, 2005.

tipologia jurídica e áreas de incidência normativa, e distribuídos por reinados, dentro do período estabelecido, tendo como base uma taxonomia criada para o efeito. A classificação temática criada procurou enquadrar os objetos de estudos definidos, estruturados em categorias gerais e específicas, em consonância com os parâmetros selecionados para estudo, no âmbito da construção naval.

Esta taxonomia, associada à criação e preenchimento de uma base de dados, permitiu classificar a informação e mais facilmente trabalhá-la em função das áreas temáticas e geográficas definidas. Sobre a incidência legal, procedeu-se à análise estatística dos diplomas, de forma a apurar tendências de evolução conjuntural nos períodos considerados e linhas de atuação do poder central: em Lisboa e no Estado da Índia. Procurou-se dessa forma estruturar, para análise, um universo informativo que é, por natureza, lacunar.

Essa análise sistemática dos conteúdos da documentação primária foi sempre confrontada, quer com os contextos, quer com a bibliografia consultada – para o caso português e para outros projetos de expansão marítima.

As linhas de tendência e de evolução apuradas permitiram compreender se existiram (ou não) políticas régias concertadas e/ou mecanismos de gestão e controlo do sistema criado. Dos resultados obtidos procedeu-se a uma comparação com outros sistemas de carácter privado – o caso da VOC e da EIC – por meio da análise da produção historiográfica existente, em ordem a comparar políticas e quadros normativos referentes à construção naval – na Europa e no Oriente –, ambos sustentáculos de talassocracias que se pretendem impor e manter.

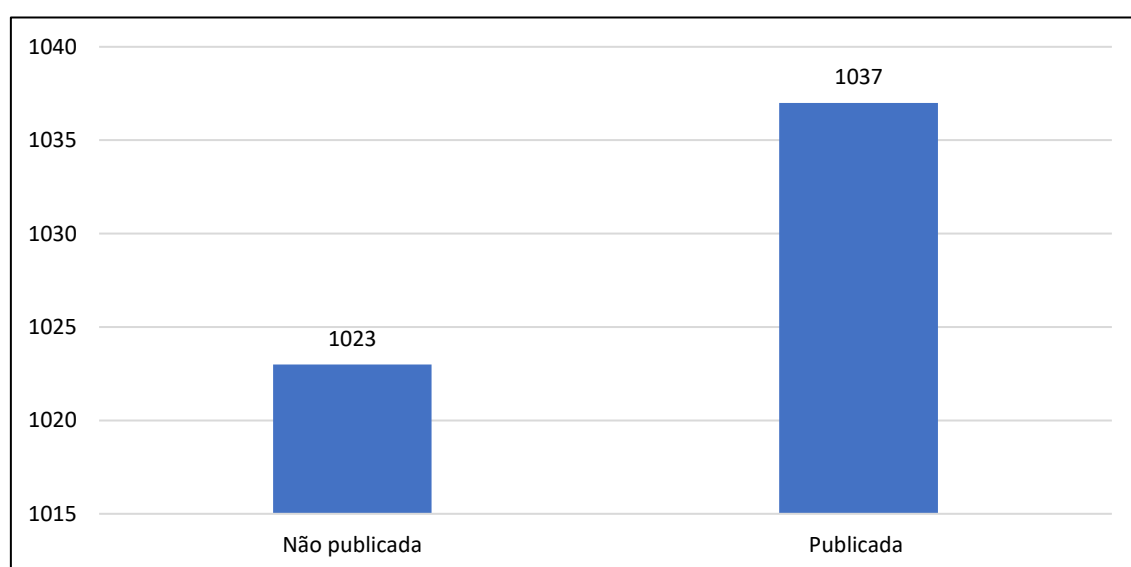
A análise da adequação (ou não) do sistema de produção/construção, testado no reino, ao espaço colonial, com condições ecológicas, geográficas e socioeconómicas próprias, implicou o recurso ao seguinte método: sistematização da informação disponibilizada pela bibliografia produzida acerca da construção naval na metrópole, muita de carácter local, a fim de compreender o sistema adotado; consideração, na análise documental, de questões como fluxos de matéria-prima e de mão de obra, sistemas de aprendizagem, espaços e técnicas de construção adotados.

O específico estudo das práticas de construção naval no Oriente, em particular na

costa do Malabar, recorreu a uma multiplicidade de tipologias documentais, em que se inclui a produção legislativa, a correspondência entre representantes do Estado da Índia e a coroa, os orçamentos do Estado da Índia, cartografia e outras formas de iconografia, descrições geográficas e literatura de viagens, para além de, materiais resultantes de escavações arqueológicas, no litoral ou subaquáticas.

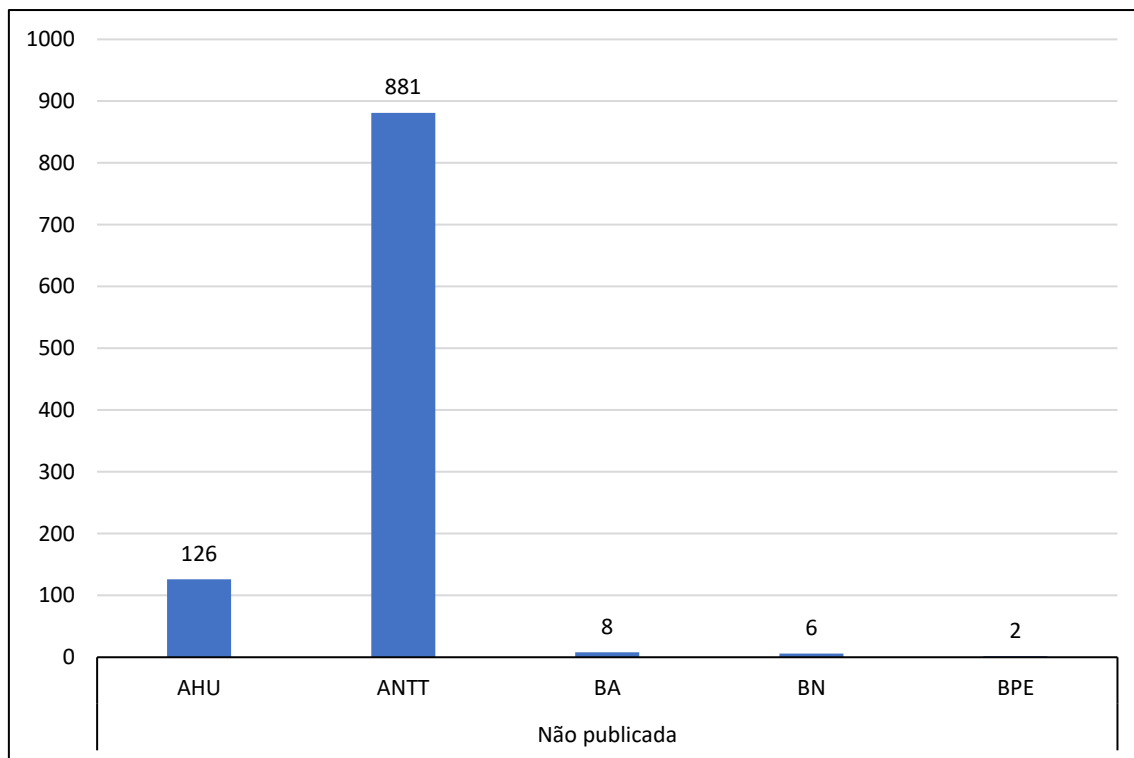
Dada a diversidade e multiplicidade de registos documentais envolvidos no trabalho empírico realizado, afigura-se-nos que uma distribuição numérica por tipologia ajuda a uma mais cabal perceção da sua natureza e dimensão. Num total de 2060 referências documentais, no cômputo geral a maior parte encontra-se publicada, perfazendo 1037 registos.

Gráfico 1- Tipologias documentais



Das fontes não publicadas, a maioria é proveniente do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, pelas razões que a seguir veremos.

Gráfico 2- Fonte não publicadas – distribuição por entidades tutelares



Em termos de arquivos e bibliotecas, a documentação a reunir foi oriunda de arquivos nacionais e internacionais. Em Portugal foram consultados, *in loco*, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, os fundos da Chancelaria Régia (de D. Manuel a D. Filipe III), os Livros das Monções, o Corpo Cronológico, as Gavetas, as Leis, e alguns reservados, como livros de despesas e correspondência; fundos que levaram a uma busca constante por uma referência num «poço sem fundo». Os livros das Monções contribuem com a documentação mais significativa entre aquela recolhida, por compreenderem um período de longa produção e por ser o fundo com maior amplitude documental. Foram cerca de 48 os Livros das Monções consultados, num total de 62 livros.

No Arquivo Histórico Ultramarino foram consultados os fundos documentais referentes à Índia (Caixas da Índia) e às Consultas do Conselho Ultramarino. Tentou-se ter acesso aos Livros das Monções existentes na Índia, que estavam microfilmados na antiga Filmoteca do Arquivo Histórico Ultramarino, mas foi-nos negado o acesso, pelo

mau estado de conservação em que se encontravam. A solução encontrada foi trabalhar com os sumários, bastante descritivos, dos Boletins da Filmoteca. Na Biblioteca da Ajuda analisou-se a documentação avulsa relativa à regulamentação do poder central do sistema de produção, abastecimento, financiamento e recrutamento de mão de obra, em torno da atividade em estudo.

Para além de fontes documentais primárias, utilizaram-se ainda coletâneas de fontes documentais publicadas, entre as quais, a “Documentação Ultramarina Portuguesa”²³⁵, de António Rêgo; os “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”²³⁶ de Bulhão Pato; as “Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam”²³⁷, também de Bulhão Pato; os “Assentos do Conselho do Estado”²³⁸ publicado por Pissurlencar; os “Regimentos das Fortalezas da Índia”²³⁹, publicados pelo mesmo autor; o “Archivo Portuguez-Oriental”²⁴⁰, de Cunha Rivara; as “Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque”²⁴¹, de António Baião; a “Colecção de São Lourenço”²⁴²; a “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”²⁴³, de Artur Basílio de Sá; o “O Tombo de Diu. 1592”²⁴⁴,

²³⁵ RÊGO, António – “Documentação Ultramarina Portuguesa”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, 2 vols.

²³⁶ PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, 10 vols.

²³⁷ PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam”. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1884-1915, 7 vols.

²³⁸ PISSURLENCAR, Panduronga – “Assentos do Conselho do Estado”. Bastora; Goa: Tipografia Rangel, 1953, 2 vols.

²³⁹ PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora; Goa: Tipografia Rangel, 1951.

²⁴⁰ RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli; Madras: Asian Educational Services, 1992, 7 vols.

²⁴¹ BAIÃO, António – “Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque”. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1957.

²⁴² “Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, 6 vols.

²⁴³ SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, 12 vols.

²⁴⁴ MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Tombo de Diu, 1592”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.

“O Tombo de Chaul. 1591-1592”²⁴⁵ e o “O Orçamento do Estado da Índia. 1571”²⁴⁶ de Artur Teodoro de Matos; os “Trabalhos náuticos portugueses, século XVI e XVII”²⁴⁷, de Sousa Viterbo. Os “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1500”²⁴⁸; a “Viagem de Francisco Pyrard de Laval contendo noticia da sua navegação às Índias Orientais”²⁴⁹, publicada por Magalhães Bastos; o “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”²⁵⁰ de António Bocarro e o “Boletim Oficial do Governo da Índia”²⁵¹, foram também escrutinados.

No projeto original desta investigação, ambicionava-se fazer um levantamento *in loco* em arquivos estrangeiros, nomeadamente em arquivos espanhóis, a qual não foi possível pelo impacto que a Covid-19 teve sobre a sociedade e sobre as mobilidades internacionais. O Arquivo Geral das Índias, o Arquivo Geral de Simancas e o Arquivo Histórico Nacional, seriam arquivos de visita obrigatória. No primeiro, no fundo da Casa da Contratación consultar-se-iam, particularmente as secções “Armadas” e “Cartas”. O “Consejo de Portugal” seria o fundo a investigar no Arquivo Geral de Simancas e no Arquivo Histórico Nacional (Madrid) consultar-se-ia o fundo “Consejo da Índia”.

Apesar de não termos realizado uma análise aprofundada destes fundos, nos arquivos espanhóis, foi possível realizar uma pesquisa eletrónica e analisar alguns documentos que se encontravam digitalizados. Desta análise um problema nos foi colocado, e que remete para a própria designação, quer na pesquisa, quer na documentação, de «Índia», que no caso espanhol representa ou pode representar as Índias Castelhanas – estas naturalmente dominantes nesses arquivos.

²⁴⁵ MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Tombo de Chaul, 1591-1592”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.

²⁴⁶ MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.

²⁴⁷ VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.

²⁴⁸ “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1962-1989, 9 vols.

²⁴⁹ BASTOS, Magalhães – “Viagem de Francisco Pyrard de Laval contendo noticia da sua navegação às Índias Orientais”. Porto: Livraria Civilização, 1944, 2 vols.

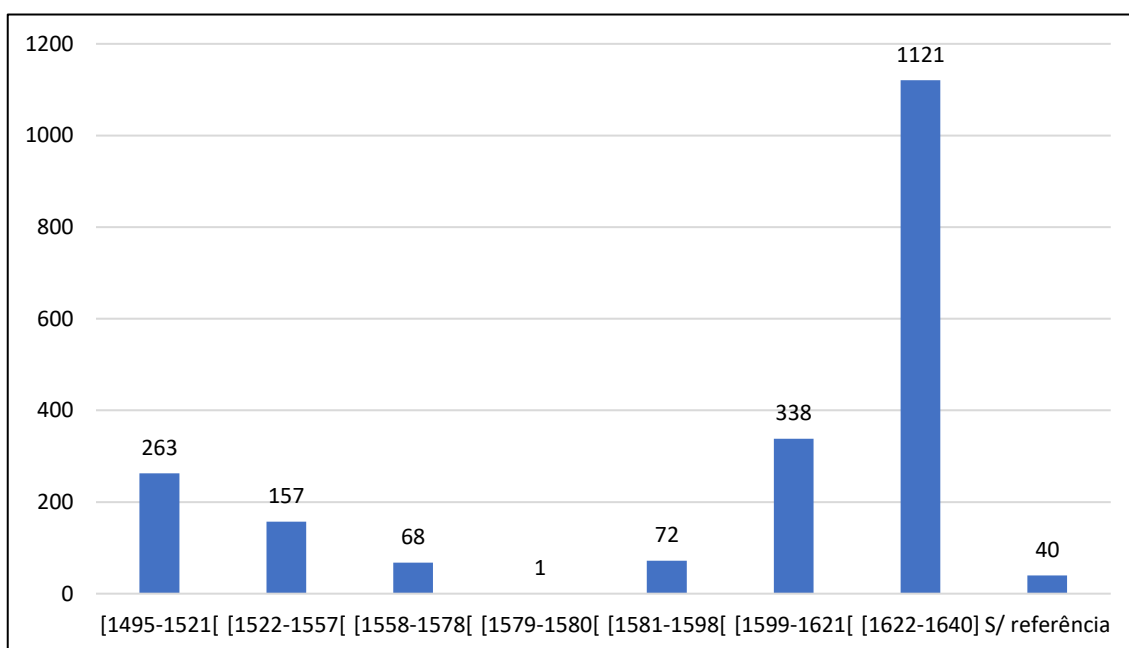
²⁵⁰ BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, 2 vols.

²⁵¹ “Boletim Oficial do Governo da Índia” (1880-1886).

Apesar dos constrangimentos apontados, foi possível compilar um corpo documental coeso, passível de ser bem trabalhado, e dele retirar informação útil que constitui a base empírica desta tese.

Para finalizar, importa compreender a distribuição da informação encontrada por reinados para aferir a sua representatividade na vastidão da informação recolhida. Compreensivelmente, obtivemos mais informação para o período de D. Manuel, por ser um reinado de consolidação e afirmação do Estado da Índia, e para o período filipino, que coincide com uma maior produção normativa, mas também com a disponibilidade do maior fundo documental – os Livros das Monções. As referências menos abundantes para o reinado de D. João III, um dos mais longos, poderão ser explicadas pelos desafios colocados pela permanência nas praças de África.

Gráfico 3- Fontes – distribuição por reinados



Considerados os objetivos atrás enunciados, a tese que aqui se submete está dividida em três partes. A primeira remete para o contexto institucional e a normativa central do reino relativa à logística naval, e aí se abordam questões de gestão administrativa do Império e a própria configuração do Estado da Índia. Na segunda parte discute-se, em pormenor, a estrutura de funcionamento da construção naval no Estado da Índia,

analisando-se matérias referentes a estaleiros, matérias-primas, tecnologia, mão de obra, sistema financeiro e, na medida do possível, impactos ambientais. Na terceira parte analisa-se a construção naval no Oriente em perspectiva comparativa com o que se sabe em relação aos Impérios holandês e inglês.

I PARTE. CONTEXTO INSTITUCIONAL E NORMATIVA CENTRAL

No decurso do século XVI viveu-se um crescente período de poder naval em que a afirmação do poder das entidades políticas decorria, essencialmente, da capacidade de domínio de espaços marítimos. O mar era, assim, elemento de consolidação imperial, e exigia uma gestão concertada, coerente e centralizada a nível da logística naval, pois dela dependia a realização e sucesso das navegações transoceânicas. A existência de uma marinha numerosa e poderosa traduzia hegemonia e domínio dos mares. Utilizando as palavras de Leonor Freire Costa “uma marinha numerosa é tanto um sinónimo de prosperidade dos naturais como da celeridade de circulação de mercadorias, cujos efeitos, necessariamente, se fariam sentir no avolumar das receitas do Estado”²⁵².

A constituição de um império representava o desejo de um determinado sistema político de dominar e governar um número indefinido de territórios e de povos, por vezes, descontinuados e em diferentes espaços do mundo. É certo, que a sua estruturação se tratava de uma política instituída e reivindicada sobre um determinado território, que se fazia representar por meio de instituições delegadas que atestavam esse domínio²⁵³.

A partir de Quatrocentos, e aproveitando favoráveis conjunturas, Portugal tornava-se no pioneiro das explorações ao novo mundo²⁵⁴. A construção do Império Português teve início com a exploração do Atlântico Sul e da Costa Africana, sob o comando do Infante D. Henrique, que permitiu o estabelecimento de redes comerciais exclusivas, e consequentemente, o domínio destes territórios. De África se chegou à Índia, e novos desafios são impostos ao poder central, não só pela necessidade de se

²⁵² 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, p. 26.

²⁵³ POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia – Introductions. Mechanisms of Global Empire Building. In “Mechanisms of Global Empire Building”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 5.

²⁵⁴ Para compreender melhor esta questão vide: RODRIGUES, Jorge Nascimento; DEVEZAS, Tessaleno – “Portugal: o pioneiro da globalização”. Lisboa: Centro Atlântico, 2007, p. 99.

edificar uma nova estrutura político-administrativa, como, a nível económico, se assistir ao crescimento de um monopólio estatal, em meados do século XVI, graças às transações da pimenta e de outras mercadorias asiáticas, que maravilhavam o mundo europeu²⁵⁵. Pouco tempo depois da chegada à Índia, em 1500, se chegava ao Brasil e se iniciava um processo de colonização²⁵⁶ e dominação de um espaço virgem, em oposição à Índia, onde se verificou uma adaptação às estruturas já pré-existentes.

A teia que a coroa portuguesa criava sobre a forma de império rapidamente a levou a compreender que diferentes espaços e diferentes povos exigiam formas dispare de atuação e de domínio. Ou seja, cada território era um território, cada povo era um povo e a coroa não podia aplicar as mesmas formas de domínio e aculturação a espaços tão desiguais. No caso do Oriente, mais do que dominar impôs-se um sistema de suserania, em que a presença portuguesa resultava de acordos de amizade com os povos locais e a aceitação deste domínio. Em oposição, no Brasil foram aplicadas as capitánias, no decurso de um processo de colonização, em que se esperava que fossem os capitães-donatários os responsáveis por investir e valorizar as terras que tinham sobre o seu poder²⁵⁷.

Esta expansão territorial teve unicamente por detrás interesses económicos, a que mais tarde se alicerçaram interesses políticos, na expectativa de se criar monopólios comerciais, que consequentemente estabeleceram uma dominação territorial²⁵⁸. A gestão e manutenção destes domínios implicou a criação de uma estrutura que

²⁵⁵ SCHWARTZ, Stuart – A Economia do Império Português. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 23.

²⁵⁶ ANDRADE, António Alberto Banha de – “Mundos novos do Mundo. Panorama da difusão pela Europa de notícias dos Descobrimentos geográficos portugueses”. Lisboa: [s.e.], 1972, 2 vols; BALLONG-WENMEWUDA, J. Batoora – “São Jorge da Mina, 1482-1637. Le vie d’un comptoir portugais en Afrique Occidentale”. Lisboa; Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993, 2 vols; COSTA, João Paulo Oliveira e – D. Afonso V e o Atlântico: a base do projecto expansionista de D. João II. In “D. João II - o mar e o universalismo Lusíada. Actas do III Simpósio de História Marítima”. Lisboa: Academia de Marinha, 2000, p. 52-53; RODRIGUES, Jorge Nascimento; DEVEZAS, Tessaleno – “Portugal: o pioneiro da globalização”. Lisboa: Centro Atlântico, 2007, p. 113-122.

²⁵⁷ BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. [s.l.]: Temas e Debates, 1998, vol. 1, p. 204.

²⁵⁸ SCHWARTZ, Stuart – A Economia do Império Português. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 21-22.

alimentasse todo este sistema, não só a nível financeiro e administrativo, como logístico. Instituições administrativas; carreiras marítimas; embarcações e estaleiros para a sua construção e reparação; e, por fim, mão de obra que sustentasse todo este sistema, são alguns exemplos das “estruturas” que o poder central teve que criar e, consequentemente, gerir e manter.

Tendo presente esta realidade, é nossa finalidade, nesta primeira parte, analisar de que forma a coroa estruturou e geriu, na metrópole, todo o corpo naval e administrativo que sustentou este Império. Olhar com especial cuidado para aquilo que foi a criação do Estado da Índia e, do ponto de vista da gestão da logística naval, discutir de que forma este sistema aplicado no reino se replicou, ou não, no Oriente.

1. Administração Central do Império

Explorar territórios para conquistar mercados e estabelecer redes de intercâmbio global desafiou os estados a assumirem uma posição forte e de domínio, só possível por meio de uma marinha, essencialmente mercante, que correspondesse a critérios específicos em termos de número, volumetria, versatilidade e armamento. O domínio do mar e de circuitos comerciais impulsionou disputas e conflitos, ao suscitar o interesse alheio, obrigando ao reforço militar das embarcações, e conseqüentemente, a uma adaptação e transformação daquilo que eram os pressupostos de construção naval.

Empreendendo uma política mercantilista, como defendeu Maravall, a ação legislativa seguiu esta realidade e procurou tomar medidas para assegurar a expansão ultramarina. Os novos paradigmas políticos sustentavam-se na construção naval, pois dela provinha os navios que asseguravam a circulação das mercadorias e a defesa das rotas²⁵⁹.

Para a construção e reparação naval era essencial infraestruturas de carácter industrial – estaleiros – que, em termos de dimensão, procuravam responder às necessidades construtivas. Conforme a complexidade da construção, os estaleiros transformavam-se, ao longo dos tempos, em verdadeiros complexos industriais, onde existiam armazéns especializados e pequenas indústrias, como a ferraria e a cordoaria, a par de uma malha administrativa e laboral, cada vez mais estruturada e complexa²⁶⁰. É certo que este tipo de organização dependia do carácter e da importância que cada estaleiro possuía.

Os estaleiros tornaram-se modelos de empresas ao representarem elementos próprios de uma atividade empresarial, em que a articulação entre capitais, infraestruturas e mão de obra é disso exemplo. Sem dúvida que, olhando para o

²⁵⁹ 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, p. 26-27.

²⁶⁰ 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, p. 263; 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. 264-266; OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 40-41, 84.

panorama geral do reino, que de seguida daremos a conhecer, verificamos que o estaleiro de Lisboa foi uma empresa do Estado, controlada pelo rei e alimentada pelas receitas do Estado, ao passo que os restantes estaleiros nacionais assumiram outra configuração empresarial, em que a sua produção advinha de receitas privadas e semiprivadas²⁶¹.

No reino, a construção naval distribuía-se por estaleiros como Lisboa²⁶² (onde se sediava a Ribeira das Naus, que era, desde o século XVI, de controlo régio), Porto²⁶³, Vila do Conde²⁶⁴, Aveiro e Algarve. Enquanto a Ribeira da Naus se especializou na construção de embarcações para a Rota do Cabo ou Carreira da Índia, da qual o rei era o principal armador, os restantes estaleiros especializaram-se em outros tipos de rotas, por vezes mais lucrativas, que saíam, ligeiramente, do exclusivo régio, estando a cargo de mercadores autónomos. Bom exemplo desta realidade foram os estaleiros de Vila do Conde (Vila do Conde e Azurara) que especializaram a sua produção em embarcações de elevada volumetria, para as rotas das Ilhas Atlânticas (Canárias, Cabo Verde e São Tomé), do Brasil, das Índias de Castela, e com maior representatividade do Norte da Europa (Antuérpia). Caracteristicamente, no século XVI, a sua frota era marcada pela prevalência de embarcações de 130 toneladas e até mais de 200 toneladas, que o censo naval de 1552²⁶⁵ comprova, quando apresenta os estaleiros vilacondenses como aqueles que produziam as embarcações de maior porte²⁶⁶.

²⁶¹ COSTA, Leonor Freire – Aspectos empresariais da construção naval no século XVI: o caso da Ribeira das Naus de Lisboa. “Análise Social”, vol. XXXI (1996), p. 296.

²⁶² Para informações mais detalhadas sobre este estaleiro vide a obra 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.

²⁶³ Para informações mais detalhadas sobre este estaleiro vide a obra BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016.

²⁶⁴ Para informações mais detalhadas sobre este estaleiro vide a obra 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.

²⁶⁵ AZEVEDO, Pedro de – A marinha mercante do Norte em 1552. “Archivo Historico Portuguez”, vol. 2 (1904), p. 243-253.

²⁶⁶ 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. 385; A construção do Império começa na Metrópole. Estratégias joaninas de consolidação de infra-estruturas comerciais e navais. O caso de Vila do Conde. In “D. João III e o Império. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do seu

A capacidade destes dois portos de corresponder às necessidades de transporte e comércio marítimo, com uma resposta alargada e especializada em embarcações de elevado porte fez com que o tipo de investimento na construção naval fosse feito por dois grupos: o poder central e os particulares. Algumas das embarcações, na sua maioria, serviam as armadas régias e os seus oficiais de construção naval eram os mais recrutados, quer por ordem régia, quer por vontade própria, para os estaleiros da capital. A importância crescente da construção naval vila-condense deveu-se ao espírito de oportunidade em aproveitar as políticas de favorecimento régio, em termos de construção naval²⁶⁷.

Contudo, à falta de recursos económicos, pela falha na relação estabelecida com a coroa, os construtores recorriam a parcerias informais estruturadas, com a finalidade de auferirem dos subsídios e das isenções tributárias na importação de matérias-primas²⁶⁸.

Ao contrário do que sucedia no estaleiro real, no caso vilacondense, a navegação e o comércio estiveram relacionados com a encomenda da feitura e exploração das embarcações. O investidor, ou seja, aquele que encomendava a construção de uma embarcação, era o mesmo que a exploraria comercialmente²⁶⁹.

nascimento". Lisboa: Centro de História de Além-Mar; Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2004, p. 264-266.

²⁶⁷ 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. 330.

²⁶⁸ 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; 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.; Ruling strategies and informal power of self-organising networks in the First Global Age. The Portuguese case. In Sessão The power of the commoners. Informal agent-based networks as source of power in the First Global Age. In ASSHC 2010. Disponível em: <<http://dyncoopnet-pt.org/working-paper>>; Indivíduos e redes auto-organizadas na construção do império ultramarino português. In GARRIDO, Álvaro; COSTA, Leonor Freire; DUARTE, Luís Miguel Duarte (coord.) – "Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães". Coimbra: Almedina, 2012, p. 349-372; Portuguese seafarers. Informal agents of empire building. In FUSARO, Maria; ALLAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard; VANNESTE, Tijn – "Law, Labour, and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800". Nova Iorque: Palgrave Macmillan, 2015.

²⁶⁹ 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. 336.

O seu investimento em empreitadas realizava-se por meio do regime de parcerias (aquisição de parte das embarcações), que se revelavam altamente lucrativas. Semelhante a uma sociedade de investimento, que fomentou o capitalismo e a indústria naval, o regime de parcerias possibilitou a entrada neste negócio de indivíduos que, individualmente, jamais teriam condições de assumir financeiramente um encargo deste tipo. O sistema de parcerias surgiu como solução aos elevados custos de produção e favoreceu o aumento das encomendas de feitura naval. O sistema de financiamento, baseado no crédito, que era liquidado a curto ou médio prazo, através dos lucros obtidos pela rentabilização imediata das embarcações (como o fretamento), suportava o sistema de investimento preferido pelos particulares. Ressalve-se que, embora fosse um sistema de parcerias, as porções podiam não ser equilibradas, podendo uma ser maioritária. Entre estes investidores, os pilotos, mareantes e mercadores eram os que mais contratualizavam a construção de embarcações, com a finalidade da sua autoexploração²⁷⁰.

As embarcações construídas nos estaleiros portuenses estiveram presentes nas mesmas rotas que a frota de Vila do Conde, embora se perceba, através dos dados de aportagem em Antuérpia, entre 1535-1551 e 1565-1570, uma constante superioridade da frota vilacondense, mesmo sobre a frota lisboeta²⁷¹. Apesar deste envolvimento, foi na Carreira do Brasil que as embarcações portuenses se fizeram mais destacar, já que esta era uma carreira não controlada pelo rei, o que permitia uma livre política comercial sobre o açúcar brasileiro²⁷².

²⁷⁰ 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. 331-335.

²⁷¹ Entre 1535-1551 registava-se 119 navios de Vila do Conde face aos 37 do Porto e 16 de Lisboa, e entre 1565-1570 verificava-se 19 embarcações vila-condenses contra 5 do Porto e 4 de Lisboa. 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. 375-377; O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos. “Revista da Faculdade de Letras – História”, III série, vol. 1 (2000) pp. 31-34. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2333.pdf>>.

²⁷² O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos. “Revista da Faculdade de Letras: História”. Porto, III série, vol. 1 (2000) pp. 46-48. Disponível em WWW: <URL: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2333.pdf>>.

Ao compararmos estes dois estaleiros compreendemos que Vila do Conde encaminhou a sua produção para o transporte de mercadorias, aumentando a volumetria das suas embarcações, enquanto o estaleiro do Porto parece ter preferido dedicar-se à atividade mercantil, que naturalmente condicionou o desenvolvimento da atividade de produção naval quer ao nível da volumetria, quer da tonelagem dos seus navios²⁷³.

A existência de um estaleiro régio não inviabilizou o recurso a outros espaços de construção, nomeadamente em períodos de maiores necessidades e falências produtivas, em que a Ribeira das Naus não conseguia dar resposta aos elevados pedidos.

Para além de Vila do Conde, como já foi referido, em que as suas embarcações compuseram as armadas reais, é sabido que no Porto, nos primeiros anos do século XVI, o estaleiro de Quebrantões se dedicou à construção de embarcações para a Carreira da Índia, detendo os modelos mais desenvolvidos. Paralelamente, algumas embarcações do estaleiro de Miragaia serviram a armada real. Estas evidências, mais do que representarem necessidades momentâneas da Ribeira das Naus, testemunham a competência técnica que estes estaleiros detinham²⁷⁴.

A coroa sempre se interessou pela existência de estaleiros no Porto, não só para a construção, alimentando as necessidades de contingentes navais, como para apresto de embarcações. A requisição dos serviços portuenses denunciava a existência de uma orgânica sólida e desenvolvida. Por isso, não tardou até que os seus contingentes técnico-humanos fossem recrutados para Lisboa. Mais tarde, a importância que os estaleiros do Ouro auferiram sobre os demais portuenses deveu-se à iniciativa do poder central em aqui construir-se galeões. Entre 1576 e 1585, foram várias as encomendas a

²⁷³ POLÓNIA, Amélia – O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos. “Revista da Faculdade de Letras – História”, III série, vol. 1 (2000) pp. 39-40. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2333.pdf>>.

²⁷⁴ BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, p. 195-197, 201-206, 210-211.

executar, com a intenção de reforçar os contingentes, devido a uma possível guerra contra a Inglaterra. Com isto, iniciava-se uma nova fase na indústria naval portuense²⁷⁵.

O estaleiro de Aveiro, que participava na rota da Flandres, viu nos anos de 1546, 1549, 1550 e 1552 o auge da sua construção naval. Sem dúvida que a preferência foi as embarcações de 40 a 70 toneladas. Contudo, a partir de 1552, assistiu-se a um aumento relativo de embarcações superiores a 130 toneladas, sendo um período áureo com a construção de embarcações de 155, 170, 178 e 206 toneladas, que se poderá justificar-se pela guerra e insegurança provocada pelos corsários. Contudo, enquanto se verificava um aumento dos navios iguais ou superiores a 130 toneladas, verificava-se uma diminuição das embarcações entre as 70 e as 100 toneladas.

Sabe-se que houve um envolvimento deste porto na pesca do bacalhau, após a sua saída da rota da Flandres, para o qual não se sabe as razões. Contudo, é certo que a rota do bacalhau não se tornou na principal especialização do estaleiro aveirense²⁷⁶.

Tavira foi o principal porto do Algarve, ocupando o mesmo lugar no sul do país que Vila do Conde ocupava a norte. A sua atividade portuária destinava-se preferencialmente às Ilhas Atlânticas, acabando por inovar ao se dirigir para as praças africanas como Azamor, Safim, Costa do Ouro, Cabo da Guiné e Cabo Verde, e ainda para a vizinha Andaluzia. Os restantes portos como Portimão, Lagos e Faro pouco se movimentavam para os portos do norte europeu. Como se pode compreender, a vitalidade dos portos algarvios esteve relacionada com a complexidade geográfica que se criou a partir da conquista de Ceuta e com os inícios dos caminhos atlânticos. A exportação de produtos agrícolas locais, para o Norte da Europa, não era feita por navios algarvios.

Por volta da década de 40 a sustentabilidade dos portos algarvios pela rota africana é abalada. Com a constituição do Império Xeráfiano e com a incursão do curso de Salé, Larache e Tetuão afirmava-se um problema de segurança no Estreito e no

²⁷⁵ BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, p. 216-217, 220.

²⁷⁶ 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, p. 127-128, 131-132.

Algarve. Neste seguimento, D. João III solicitava aos portos do Algarve a construção de caravelas, a fim de defenderem o Estreito. A guerra e o corso fizeram com que estes portos deixassem de produzir embarcações para exploração direta, com investimento a risco, para produzirem navios que eram vendidos na Andaluzia²⁷⁷.

O aproveitamento da madeira local, como as sobreiras, as azinheiras e os carvalhos, são prova de que se laborava embarcações, estando esse aproveitamento dependente, a partir de 1560, de licenças camarárias, que permitiam ou não o seu corte, dependendo dos níveis de desflorestação²⁷⁸.

A realidade descrita dos estaleiros nacionais não significou que estes estaleiros alcançassem magnitude semelhante ao de Lisboa, visto que, parte deles, continuavam dependentes do estaleiro régio para conclusão das obras iniciadas, nomeadamente as de elevado calado²⁷⁹. Por outro lado, o afluxo abundante de materiais de construção a Lisboa e a avaliação das tonelagens, pela qual se auferia os subsídios extraordinários à construção, poderão, ainda, justificar o recurso ao estaleiro lisboeta, por parte de outros estaleiros nacionais²⁸⁰.

A construção naval de navios para longas distâncias estava reservada à intervenção direta dos monarcas. Porém, outras atividades também exigiam uma intervenção direta, que obrigava à produção legislativa, como foi o caso da defesa da costa e da segurança das naus no seu regresso à metrópole. Havia que estabelecer condições para garantir a continuidade do fluxo e empório comercial.

A especialização de Lisboa na construção de embarcações destinadas à Rota do Cabo deveu-se à ação interventiva do Estado. Além das boas condições naturais, como

²⁷⁷ 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, p. 151-152, 149.

²⁷⁸ MAGALHÃES, Joaquim Romero – “Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI”. Lisboa: Edições Cosmos, 1970, p. 178.

²⁷⁹ 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, p. 134-137, 147; BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, p. 220, 229-230.

²⁸⁰ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 40; BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, p. 229-233.

o baixo assoreamento do rio Tejo, e a boa oferta residencial para importantes armadores, o Estado estabeleceu, em Lisboa, mecanismos de controlo que permitiram essa especialização, a par da criação de uma série de infraestruturas que controlassem administrativamente este sistema e o auxiliassem, como foi o caso dos armazéns. Como principal armador, o rei centralizava as obras de construção para a Rota do Cabo num espaço específico, permitindo-lhe o maior controlo possível sobre a Carreira da Índia²⁸¹.

Nos primeiros anos da Rota do Cabo, sobretudo no tempo de Vasco da Gama, as naus da Carreira eram construídas em estaleiros como Porto e Aveiro, até que, anos mais tarde, Lisboa se assumiu como o principal centro de construção²⁸².

No estaleiro de Lisboa efetuava-se dois tipos de contrato de construção – por empreitada ou por jorna –, que compreendiam que um oficial, sob orientação régia, fosse o administrador direto da obra. Ambos os contratos exigiam uma solicitação régia para a construção da embarcação, e o recurso a um destes contratos estava relacionado com a brevidade e rapidez da feitura. No entanto, parece que, mais do que uma opção por um tipo de contrato, se verificou um sistema misto no que diz respeito ao processo de construção naval. Assim, o casco e outras obras de avultadas dimensões eram executadas pelo sistema de empreitada, sendo pago aos terços, em que duas partes seriam pagas somente no fim do trabalho. Os acabamentos finais seriam realizados sobre a forma de jorna. Contudo, o sistema de empreitada foi severamente criticado por parte dos capitães das embarcações. As perdas de embarcações e os danos associados eram justificados pelo recurso ao sistema de empreitada, que, na sua opinião, traduzia numa construção paupérie, com o uso de matérias-primas a preços favoráveis aos construtores, obtendo, em troca, margens de lucro mais elevadas. Consequentemente, o recurso ao sistema por jorna começou a ganhar mais adeptos, já que o controlo direto

²⁸¹ 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, p. 137-138.

²⁸² 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, p. 134-137.

da produção permitia o controlo de comportamentos desonestos, e uma melhor qualidade e eficiência do serviço²⁸³.

Ao longo dos tempos, o custo da produção das embarcações para a Carreira foi aumentando, o que provocou uma deficitária duração das embarcações, devido às más construções. Para agilizar os processos de construção, decorrentes de um aumento da procura, e para diminuir os custos inerentes à feitura, passou-se a utilizar madeiras verdes, que eram rapidamente afetadas pelo teredo²⁸⁴ (bicho existente nas águas mais quentes). A este fator se acrescia, negativamente, as elevadas cargas que as naus transportavam. No seu conjunto, estes fatores, conjugados com uma maior pilhagem nas águas navegáveis, contribuíram para a decadência da Carreira da Índia²⁸⁵.

As dimensões e exigências da frota da Carreira da Índia não se podiam comparar com as pequenas embarcações de outros portos nacionais, que se destinavam ao Norte Atlântico, sobretudo quando falamos de níveis da arqueação, de investimento de construção e manutenção, e de durabilidade. Enquanto as pequenas embarcações numa só viagem, e sem sofrerem danos, rentabilizavam o investimento da sua construção por 10 anos, as naus da Carreira da Índia tinham que realizar, no mínimo, e sem danos, 3 viagens para serem rentáveis²⁸⁶.

Nos primeiros 30 anos da Carreira da Índia, era composta por naus que não rondariam mais que as 400 toneladas. Cerca de 7 a 14 navios compunham a frota de ida para a Índia, que deveria respeitar os meses de saída assim previstos, reduzindo-se para metade o período de torna-viagem, já que algumas embarcações ficavam a servir na Índia. No século XVI, verifica-se uma alteração nos contingentes da carreira, que além de se reduzir os navios para 5 por viagem, atesta-se um aumento da volumetria para valores entre as 600 e as 1000 toneladas. Este aumento obrigou a coroa a intervir e a

²⁸³ 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, p. 171-173.

²⁸⁴ Na documentação aparece os dois vocábulos, considerando ser o mesmo bicho que atacava os cascos das embarcações.

²⁸⁵ 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, p. 191-192.

²⁸⁶ 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, p. 194.

impor limites, por meio de deliberações, à construção de naus com mais de 300 ou 450 toneladas. No entanto, há um incumprimento das deliberações promulgadas e são registados navios em construção, em Lisboa, no Porto e em Goa, no último quartel do século XVI, com mais de 2000 toneladas. O aumento volumétrico que as naus da Carreira da Índia sofreram denunciou o seu défice defensivo, já que proporcionalmente, as embarcações estavam mal apetrechadas. Entre 1570 e 1640 a coroa decretou o uso obrigatório de artilharia a bordo. Só se verificou uma redução da volumetria aquando da perda da sua importância comercial²⁸⁷.

Entre o século XV e os inícios do século XVI, houve um aumento na procura de embarcações, em consequência do alargamento do espaço geográfico da Costa Atlântica e das Ilhas, da chegada ao Brasil, da afirmação portuguesa na Índia, e das especificidades das rotas marítimas. Este cenário, obrigou a coroa a desenvolver uma ação interventiva, por forma a incentivar a construção naval. Esta política de incentivo contribuiu para a modernização da marinha portuguesa, ao procurar aumentar a frota mercante e o número de embarcações de elevado porte. Acompanhando uma evolução técnica nos processos de construção e ao se potenciar o saber técnico prévio e individualizado de um grupo profissional, os navios eram agora mais eficazes e versáteis²⁸⁸.

A intervenção do poder central fez-se sentir através de uma legislação protecionista à frota naval, no que respeita aos fretes, e por uma política de incentivo à construção, por meio de prémios, privilégios e subvenções atribuídos aos construtores e/ou proprietários navais²⁸⁹. As necessidades estruturais e conjunturais ditaram a maior ou menor interferência da coroa no controlo e normalização do processo de construção, com a regulamentação das matérias-primas, da mão de obra e das tipologias navais a

²⁸⁷ BOXER, Charles R. – “O Império Marítimo Português (1415-1825)”. [s.l.]: Edições 70, 2012, p. 207-209; GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, António – “Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia» séculos XVI e XVII”. Lisboa: Grupo de trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

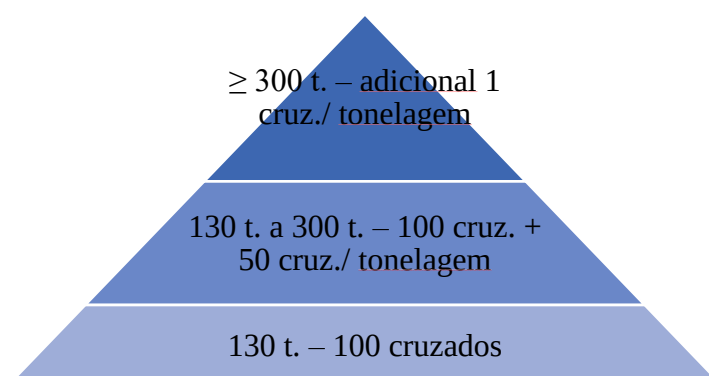
²⁸⁸ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 78-79.

²⁸⁹ 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, p. 27, 35-36.

construir. O aumento do número e da volumetria da frota mercante, de uma forma indireta com o favorecimento de certas tipologias e volumetrias navais, justificou parte da produção legislativa produzida nos reinados de D. Manuel, D. Sebastião e D. Henrique, Filipe II e Filipe III²⁹⁰.

D. Afonso V, em 1474, definia o perfil volumétrico da frota naval e fomentava a construção ao regulamentar o aumento dos subsídios de arqueação em mais duas coroas por tonelada, ao conceder privilégios fiscais para a importação de materiais de apoio à construção naval (isenção da dízima e das portagens), e ao permitir o corte de madeira para a construção naval em matas reais, solucionando o problema da escassez de madeira. Semelhante política de fomento com recurso a mecanismos de atração – concessão de privilégios e subvenções – verificou-se com D. Sebastião, através da “Provisão de 19 de fevereiro de 1569, sobre as arqueações de naos e navios”²⁹¹. Com a finalidade de aumentar a volumetria da frota naval e estimular o envolvimento dos particulares na construção, compondo uma frota com embarcações privadas, criou-se uma escala hierárquica de prémios pecuniários a conceder aos contratadores, de acordo com a arqueação das embarcações a construir.

Gráfico 4- Prémios de arqueação atribuídos pela Provisão de 1569



²⁹⁰ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 79-80.

²⁹¹ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 355-362.

Assim, às embarcações até 130 toneladas eram atribuídos 100 cruzados adicionais, às embarcações entre as 130 toneladas até às 300 toneladas concedia-se os 100 cruzados iniciais mais 50 cruzados adicionais por cada tonelagem, e por fim, às embarcações superiores às 300 toneladas, além dos tributos anteriores, era adicionado 1 cruzado por cada tonelagem.

Ao proibir a venda de embarcações a estrangeiros e ao conceder subsídios a particulares que trouxessem navios do estrangeiro com menos de cinco anos, colocava-se em prática uma política de protecionismo e de salvaguarda da frota nacional²⁹².

Enquanto complexo industrial, os estaleiros estavam dependentes de dois indicadores que, sem eles a construção naval era impossível de se realizar – as matérias-primas e a mão de obra.

A madeira era a principal matéria-prima no processo de construção, que deveria respeitar as especificidades das águas navegáveis, levando a que o sobreiro e o pinheiro manso fossem as madeiras mais utilizadas, já que eram as que mais se adaptavam às necessidades. Era do Ribatejo, Alcobaça, Leiria, Torres Vedras, Óbidos e Alcácer do Sal que a Ribeira das Naus se alimentava de madeira.

O poder central desde cedo compreendeu a importância que a madeira detinha nos processos de feitura naval, o que levou a legislar nesse sentido. As medidas adotadas, com elevada proporção no cômputo geral, foram de salvaguarda e proteção, como, por exemplo, a atribuição de licenças de corte ou sua proibição²⁹³.

D. Manuel havia iniciado uma política de proibição de corte de madeira, entre 1497 e 1502, ao promulgar deliberações que fossem nesse sentido. O seu sucessor, D. João III, mais reforçou esta política, sobretudo num período crescente de desflorestação, que poderia colocar em causa a produção naval. Não sendo o mercado interno autossuficiente, recorreu-se ao mercado externo; realidade que não era nova,

²⁹² OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 85-88.

²⁹³ Para aprofundar este tópico vide OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 78-83.

já que os mastros eram importados, uma vez que em Portugal não havia madeira de elevada dimensão para a sua produção. O pinho e o carvalho do Norte da Europa eram a madeira preferencial de importação. Contudo, é essencial ressaltar que, apesar de Portugal não ser capaz de responder internamente às necessidades de madeira, procurou solucionar o problema recorrendo às novas terras que ia conquistando, como foi o caso da ilha da Madeira, da Índia ou até mesmo do Brasil. Todavia, para o caso madeirense, esta procura rapidamente escasseou conforme o avanço do processo de colonização, que implicava uma destruição deste recurso. Já para o caso da Índia e do Brasil, devido à longevidade e, conseqüentemente às dificuldades de transporte da madeira, optou-se por radicar nestes territórios espaços de construção e de reparação naval²⁹⁴.

O processo de desflorestação intensificou-se e obrigou D. Sebastião, em 1565, a promulgar a “Lei das Árvores”²⁹⁵ que responsabilizava os municípios pela florestação dos espaços envolventes, bem como a proteção de espaços plantados, e a plantação de terras baldias.

Não foi unicamente sobre a madeira que o poder central empreendeu uma política de proteção. Em 1561, D. Sebastião legislava “Sobre o fabrico do pano do treu”²⁹⁶, recurso que Vila do Conde se havia especializado, e que tinha procura quer no mercado interno, quer no mercado externo. Com esta deliberação, o rei regulamentava a forma

²⁹⁴ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 80-81; 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, p. 328; DEVY-VARETA, Nicole – Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, vol. 1 (1986), p. 10. Disponível em: <http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD4SQ2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKUID7GBQX1S8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL &service_type=MEDIA>.

²⁹⁵ LIÃO, Duarte Nunes de – “Leis extravagantes e reportório das ordenações”. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, Título XVII, p. 162-169.

²⁹⁶ CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 125-130.

de tecelagem, ao determinar a quantidade de cabrestilhos que cada fio deveria conter, por forma a que o pano se tornasse mais forte e melhor²⁹⁷.

Nas restantes matérias-primas, Portugal procurou ser autossuficiente, mas sem sucesso. O linho que era de produção nacional, provinha de Santarém, Coimbra e de Torre de Moncorvo. O Algarve foi importante não só no abastecimento de linho, mas também de esparto (recursos importantes para a cordoaria), acabando por perder essa relevância à medida que os espaços dedicados ao cultivo destas matérias foram sendo substituídos pelo cultivo de fruta. Como estes recursos não eram suficientes para as constantes requisições, houve necessidade da sua importação de áreas como o Norte da Europa (Báltico e Flandres), Andaluzia, Sevilha, Cádiz, Almeria, Alicante e Valência. De Torre de Moncorvo provinha o fio, que assumiu uma importância semelhante ao pano de treu em Vila do Conde, levando à criação de feitorias, como a de Santarém e a de Coimbra, que estavam sob controlo régio. O ferro era importado da Biscaia, chegando a Portugal por meio dos mestres das embarcações²⁹⁸.

Em cada estaleiro existia um grupo de oficiais responsável pela construção e reparação naval. Na sua maioria eram compostos por carpinteiros, calafates e cordoeiros, chefiados por um mestre correspondente. Detinham todo o saber técnico que permitia o funcionamento da indústria naval.

Dependendo do estatuto do estaleiro em causa, a sua orgânica podia ser mais complexa, chegando ao ponto de ter como hierarquia um patrão-mor da ribeira à cabeça, seguindo-se os restantes ofícios. Tal era o que ocorria na Ribeira das Naus, que

²⁹⁷ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 82-83; CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 125-130.

²⁹⁸ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 82-83; 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, p. 342-362; 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. 290-294; BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, p. 305-316; MAGALHÃES, Joaquim Romero – “Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI”. Lisboa: Edições Cosmos, 1970, p. 172-175.

devido ao seu controlo régio, via o seu corpo oficial estritamente complexo e hierarquizado.

Pela necessidade de valorizar e dignificar as carreiras marítimas, o poder régio esforçou-se por criar uma estrutura profissional normalizada e enquadrada nos demais grupos profissionais, não só por meio de uma produção legislativa reguladora, como também pelo seu registo geral, em ordem a saber quem e onde recrutar. Outras ações sistematizadoras foram tomadas como medidas de recrutamento, formação e favorecimento destes homens, que garantiam a disponibilidade desta mão de obra sempre que necessário. A dependência do poder central da iniciativa dos particulares era evidente, pois dela dependia a sustentabilidade das rotas comerciais e a defesa naval.

A atribuição de cartas de privilégio seguiu as conjunturas e as carências temporais, de forma a atrair para algo, que por vezes não era tão atrativo, justificando as fugas ou os recrutamentos forçados, designados de apenamentos. D. João II e D. João III foram os monarcas que mais cartas de privilégio atribuíram aos carpinteiros e calafates. Isto é justificável se pensarmos que com D. João II estávamos numa fase de impulso, em que era necessário ter mão de obra para a feitura de embarcações que partissem para as descobertas, mas também porque a própria configuração política assim funcionava, ou seja, defendia uma política de promoção dos indivíduos que favorecessem o serviço régio. Em oposição, a atribuição de privilégios no reinado de D. João III ter-se-á devido, não só a um maior período de governação e como tal maior produção legislativa, mas também devido ao corso e à pirataria crescente, que implicavam mais navios e mais reparações²⁹⁹.

Esta realidade de atração e de livre vontade de serviço, como anteriormente já afirmamos, não foi constante no tempo em análise, sobretudo no período filipino.

A escassez de recursos humanos para as armadas e para os estaleiros navais justificou a elaboração de dois regimentos – o “Regimento sobre os oficiais de

²⁹⁹ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 98-99.

navegação e da ribeira e bombardeiros que se hão de matricular, de 1591”³⁰⁰, e o “Regimento sobre a matrícula da gente de navegação deste reino, oficiais da fabrica de navios, carpinteiros e calafates, condestables, bombardeiros, cordoeiros que sua magestade manda que se use na forma dele declarada, de 1626”³⁰¹ – que tiveram como objetivo recensear esta mão de obra para saber onde recrutar, quando necessário.

A saída de especialistas do espaço produtivo, no caso dos outros estaleiros que não o de Lisboa, não facilitava a manutenção da atividade construtiva *in loco*. Esta mobilidade abalava o quadro profissional que demorava anos a reparar e, conseqüentemente, havia que ensinar a atividade a outros, ou seja, transmitir o conhecimento. Tal aconteceu não só quando D. Manuel, com a abertura da Rota do Cabo, recruta especialistas técnicos para Lisboa, como aquando do fomento de construção naval na Galiza por Filipe II com fins militares, criando o Arsenal de El Ferrol³⁰².

A primeira medida a tomar passou pela matrícula destes oficiais de porto a porto – entre Lisboa, Ribatejo e além Tejo – para se agregar, no seu conjunto, numa matrícula geral, a existir em Lisboa. Desta forma, o poder central sabia quantos havia e onde podia recrutar, sempre que fosse necessário. Eram matriculados indivíduos entre as faixas etárias dos 12 aos 60 anos, onde se contava os seus filhos e criados, a fim de aprenderem o ofício, já que todo este conhecimento era passado de forma empírica.

O Regimento de 1626 introduz um novo ofício à categoria profissional de construtores navais que, do mesmo modo, vai sofrer uma regulamentação como os restantes ofícios. A necessidade e a importância que se confere às enxárcias para a atividade da construção naval, tentando diminuir a sua importação de péssima qualidade e melhorar a produção nacional, levou Filipe III a decretar o registo dos cordoeiros, com incidência nas comarcas de Santarém, Torre de Moncorvo e Coimbra,

³⁰⁰ COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626. “Revista de História Económica”, nº 25 (1989), p. 99-107.

³⁰¹ COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626. “Revista de História Económica”, nº 25 (1989), p. 108-122.

³⁰² BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, p. 186.

por serem os principais centros de produção³⁰³. Em cada registo era declarado as especialidades em estovar, cochar e fiar de cada recenseado, bem como os seus mestres; informações que posteriormente integrariam na matrícula geral.

A elaboração dos Regimentos de 1591 e 1626 surgiu em contextos de necessidade e de crise, em que as atividades de navegação não atraíam por si só. O Regimento de 1591 trouxe a novidade da certificação de um corpo profissional e de uma realidade que foi ao encontro das exigências, complexificando-se com o Regimento de 1626. Os danos provocados pelos corsários e a insuficiência dos homens do mar e construtores navais justificaram a elaboração do Regimento de 1626, que retomou algumas disposições do Regimento de 1591, e que sofreu uma burocratização, a par da introdução de punições pesadas para as fugas às ordens de recrutamento, denunciando assim uma prática corrente.

Estes regimentos ainda regulamentaram alguns privilégios que seriam atribuídos aos carpinteiros e calafates que estavam matriculados. Por exemplo, e de maneira a garantir a adesão ao recrutamento, seriam pagos aos oficiais de construção os dias de caminho até Lisboa, onde serviriam, para além do pagamento da jorna do seu trabalho. Além disto, tinham direito a um juiz conservador, que era nomeado pelo rei, que salvaguardaria os seus privilégios e os defenderia de qualquer situação em que fossem tornados réus.

O ensino destes ofícios era essencialmente empírico, ou seja, a aprendizagem fazia-se por meio do trabalho do dia a dia – do ver para saber fazer. Por norma, e como descreve Amândio Barros, um jovem, entre os seus 14 e os 16 anos, acompanhado do seu pai, fazia-se apresentar na oficina do mestre para se propor a aprender o ofício. O mestre assumia a responsabilidade do moço aprendiz, ficando com ele no período de aprendizagem (por norma 5 anos), dando-lhe de comer, vestir e dormir. O aprendiz

³⁰³ “e para que não se espere pella que trasem os estrangeiros, e pera dar a meus uassallos o proveito que eles disso tirão; melhorando se também nisso as ditas armadas e minha fazenda na calidade de enxarseas que nest Reyno se fabricão, por serem de tanto mayor bondade que as que trasem os estrangeiros falsificadas, e feitas de linhos podres, ou de Cherua...”, COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeios de 1591 e 1626. “Revista História Económica e Social”, nº 25 (1989), p. 116.

respeitaria o seu mestre como se tratasse de seu pai. No fim do contrato, o moço aprendiz passava a ter o título de oficial, após prestar provas perante os seus superiores, recebendo em troca as ferramentas necessárias para iniciar o seu ofício. Este tipo de ensino foi regularizado nos Regimentos de 1591 e de 1626, isto porque, na realidade, a prática era bem diferente e eram os pais carpinteiros normalmente os mestres dos seus filhos. Desta forma, a transmissão de saber assumia uma conotação familiar³⁰⁴.

Os carpinteiros e calafates da Ribeira das Naus eram em número fixo e estavam dependentes de um exame pelos oficiais de nomeação régia, para o desempenho da sua função. Embora não se saiba em concreto quantos laboravam na Ribeira das Naus sabemos, pelos exames realizados no período de D. Manuel, que seriam cerca de 300 indivíduos e cerca de 200 calafates. No entanto, embora sendo um número fixo, esta mão de obra não era vinculativa ao estaleiro, sendo permitido aos carpinteiros e calafates exercerem o seu ofício fora do estaleiro, onde por vezes podiam auferir vencimentos mais avultados³⁰⁵. Esta permissão podemos considerá-la como uma espécie de privilégio que lhes foi concedido, conforme tantos outros foram outorgados e que vão suscitar uma reivindicação dos calafates e carpinteiros de outros estaleiros nacionais, uma vez que, a atribuição deste tipo de privilégios aos oficiais da Ribeira das Naus lhes concedia uma superioridade em relação aos demais.

Entre 1424, 1426 e 1429, D. João I estabeleceu alguns privilégios aos carpinteiros e calafates de Lisboa, que posteriormente são confirmados por D. João II³⁰⁶, e que vão ser reivindicados pelos restantes oficiais das ribeiras do reino. Por carta régia, em 1426, e por confirmação do privilégio concedido por D. Fernando, os carpinteiros e calafates de Lisboa estavam isentos de almotaçaria sobre a sua jorna. Anterior alvará de 1424 já lhes tinha concedido a liberdade de servirem sem ser contra a sua vontade quer de dia, quer de noite, aos domingo e dias santos. A partir de 1429, não dariam aposentadoria,

³⁰⁴ BARROS, Amândio – Saber fazer. A circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos tempos modernos. “Revista da Faculdade de Letras – História”, III série, vol. 6 (2005), p. 21-48.

³⁰⁵ COSTA, Leonor Freire – Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus: um olhar sobre a Lisboa de Quinhentos. “Penélope. Fazer e desfazer a História”, nº 13 (1994), p. 40.

³⁰⁶ “Aos carpinteiros e calafates da cidade de Lisboa confirmação das seguintes cartas e privilégios apresentados a D. João II”, ANTT, Chancelaria de D. Manuel I, Livro 40, fl. 13.

nem roupa e estavam autorizados a trazer armas de dia e de noite: “leixes trazer sem lhas coutando nem filhando nam fazendo por ello nhuum mall nam sem rezam -e com tanto que elles não andem com ellas fazendo cousas que nam devam (...)”³⁰⁷.

Novas deliberações em 1503 e confirmadas em 1530, concediam aos carpinteiros de Lisboa isenção de serviço em pontes, muros, fontes, calçadas ou caminhos, salvo se fizessem parte das suas propriedades, e a isenção de penas de açoites e degredos com baraço. Estes privilégios, como os anteriores, foram reivindicados pelos oficiais da ribeira do Porto, tanto em 1497 a D. Manuel³⁰⁸, como em 1538 a D. João III³⁰⁹.

Junto da coroa, os carpinteiros e calafates dos outros estaleiros do reino souberam exercer pressão para serem reconhecidos socialmente, a par dos de Lisboa, por meio dos privilégios atribuídos. Desta forma, em 1491³¹⁰, os carpinteiros de Vila do Conde, Viana e Fão viram ser-lhes concedidos privilégios, e posteriormente, em 1502³¹¹, alargados às comunidades de Azurara e da Póvoa do Varzim. Em 1501³¹², os privilégios dos calafates de Lisboa foram concedidos aos calafates de Vila do Conde, sendo, igualmente, uma extensão dos privilégios anteriormente atribuídos aos calafates do Porto em 1497³¹³.

Pouco se sabe quanto auferiam os oficiais de construção naval. Somente temos alguns dados, analisados por Leonor Freire Costa, para o caso da Ribeira das Naus.

³⁰⁷ CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 167.

³⁰⁸ “Hos calafates da cidade do Porto privilegios”. CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 165-168.

³⁰⁹ “Determinação régia para que os calafates do Porto gozem de privilégios e liberdades dos calafates de Lisboa, concedidos em 1503 e confirmados em 1530”. CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 169-171.

³¹⁰ “Alvará de Évora – 28 de Janeiro de 1491”, ANTT, Leitura Nova. Além-Douro, Livro 4, fls. 251-215v.

³¹¹ “Mandado D. Manuel de 28 de Dezembro de 1502”, ADP, Contadoria da Comarca do Porto, Livro 21, fls. 194-197v.

³¹² “Determinação régia para que os calafates do Porto gozem de privilégios e liberdades dos calafates de Lisboa, concedidos em 1503 e confirmados em 1530”. CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 169-171.

³¹³ “Hos calafates da cidade do Porto privilegios”. CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 165-168; 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. 320.

Um mestre da ribeira auferia de vencimento anual cerca de 30 mil reais, à qual se acrescia 2 mil reais por cada navio lançado ao mar. Já o mestre dos calafates recebia por mantimento cerca de 8 mil reais, não havendo referência para o pagamento de um vencimento. Esta desigualdade pode traduzir na própria hierarquia existente dentro do estaleiro, ou até mesmo, em tipos de vínculos profissionais diferentes entre si³¹⁴. Quando olhamos para os níveis de riqueza dos carpinteiros, calafates e cordoeiros este declive é mais acentuado, verificando que os calafates tinham níveis de riqueza maiores face aos carpinteiros, e os cordoeiros estavam numa posição significativamente inferior a nível económico³¹⁵.

O funcionamento de uma máquina a este nível exigia controlo e manutenção, passíveis por meio de um corpo de oficiais capazes de gerir as instituições criadas para fiscalizarem e suportarem o trato comercial, e todo o processo logístico a ele inerente. As instituições criadas tinham como finalidade armazenar as mercadorias, recebê-las e despachá-las para os respetivos destinos, abastecer as armadas de apetrechamentos, e por fim, organizar as viagens, sob a forma de contrato.

As Casas da Índia, da Mina e de Ceuta e os vários Armazéns surgiram numa fase de desenvolvimento da política expansionista e de incremento comercial, que exigia um maior controlo sobre estes domínios. Por isso, estas instituições foram verdadeiros órgãos administrativos de gestão régia independentes das alfândegas, adquirindo funções e espaços autónomos. Em simultâneo, surgiram os Armazéns da Ribeira e os Armazéns da Guiné e Índia. A dimensionalidade destes dois tratos, que exigia abastecimentos significativos, levou a que D. Manuel, em 1501, criasse o cargo de Provedor dos Armazéns independente do Provedor da Casa da Índia. O Provedor dos Armazéns surgiu num contexto de crescimento económico da Carreira da Índia, e por

³¹⁴ 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, p. 271-272.

³¹⁵ Para compreender melhor esta questão vide o estudo de Leonor Freire Costa que analisa os níveis de riqueza destes oficiais, tendo em conta a sua capacidade em adquirir casa própria, alugada ou de familiares. Costa, Leonor Freire – Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus: um olhar sobre a Lisboa de Quinhentos. “Penélope. Fazer e desfazer a História”, nº 13 (1994), p. 44-51.

isso, passou entre as suas vastas funções, a entregar os navios apetrechados à Casa da Índia para a Rota do Cabo. Segundo Mendes da Luz, “o provedor dos Armazéns teria poderes para convocar mareantes, guardas dos navios, carpinteiros, calafates, ferreiros, etc, tantos quantos fossem necessários para o governo ou fabricação e conserto das naus. Outrossim se declara que as autoridades do Reino, desde os vedores da Fazenda até aos juízos locais deviam conceder ao provedor toda a classe de facilidades para melhor cumprimento da missão que lhe competia, a qual se estendia ainda ao corte de madeiras destinadas à fabricação das naus, para cujo transporte ele poderia tomar os barcos e batéis que julgasse necessários”³¹⁶.

Foi no reinado de D. Afonso V que se ergueu os Armazéns, estando a seu cargo “tudo o concernente à navegação - construção de navios, aquisição de aparelhagem para as naus, pilotagem, elaboração de cartas de marear e até o recrutamento das tripulações dos barcos”³¹⁷. As funções a seu cargo foram complexificando-se, conforme o aumento das exigências da frota portuguesa. Quanto aos oficiais, os Armazéns eram compostos por 3 grupos: um primeiro, responsável por adquirir materiais para a construção naval; um segundo, onde estariam aqueles responsáveis pela supervisão do apetrechamento das embarcações, a compra do biscoito, da carne, do vinho e do azeite; e por fim, um terceiro, responsável pelo armamento³¹⁸. O corpo oficial era composto por um tesoureiro, quatro escrivães, seis homens, um mestre para fazer velas, a que se juntavam quatro obreiros, oito mulheres para a produção de velas latinas, o patrão-mor e o patrão pequeno, que contavam com o apoio de seis homens³¹⁹.

³¹⁶ LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992, p. 38.

³¹⁷ BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa. [s.l.]: Temas e Debates, 1998, vol. 1, p. 396-398; CAETANO, Carlos – A cidade de Lisboa e a Expansão Portuguesa. In “A Ribeira de Lisboa. Na época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)”. Lisboa: Pandora, 2004, p. 112.

³¹⁸ LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992, p. 37.

³¹⁹ 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, p. 266-271; LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992, p. 35-39.

A Casa de Ceuta terá surgido, em 1434, em Lagos, com o intuito de gerir os negócios marroquinos e a logística de apoio à gestão da praça norte africana. Por volta de 1450 deixa Lagos para se instalar em Lisboa³²⁰.

Igualmente fixada em Lagos, a Casa da Guiné fiscalizava e controlava o comércio com as feitorias de África. Em 1481, foi conduzida para Lisboa, onde além de receber as mercadorias de África, passou também a receber o ouro que vinha da Mina. Consequentemente, passava de Casa da Guiné para Casa da Guiné e Mina ou Casa da Mina, como por vezes aparece na documentação. Uma carta de quitação de 1486-1493 outorgada a João do Porto, almoxarife dos escravos de África, faz referência à Casa da Mina. Já a Casa da Mina e tratos da Guiné aparece numa carta de quitação de 1494-1497 a Lopo Mendes, que recebeu o cargo de recebedor do tesouro desta casa. Por uma carta de quitação do ano 1502, remetida a Fernão de Lourenço, era-lhe concedido o título de tesoureiro e feitor dos tratos da Guiné, e Casa da Mina e das Índias. O aparecimento da palavra Índia aglutinada à designação da Casa poderá ser uma consequência da viagem de Vasco da Gama, em 1488. A partir deste momento, e com a chegada de elevadas mercadorias a Lisboa, a Casa da Guiné e Mina passou a designar-se Casa da Índia. Foi o avolumar dos tratos comerciais e a sua complexidade que ditou, na diacronia, uma individualização de cada casa. Assim passou a existir a Casa da Mina e a Casa da Índia, autónomas entre si³²¹.

Em 1501 surgia a Casa da Índia, no seguimento das viagens de Vasco da Gama e de Pedro Álvares Cabral; ano em que o rei D. Manuel criava, por carta de mercê a Fernão Lourenço, o cargo de feitor da Casa da Índia. Tendo como principal função o controlo e gestão do monopólio da Carreira da Índia, a Casa da Índia funcionava à semelhança da Casa de Contratación, em Sevilha, criada em 1503, também ela fundada para responder à gestão de uma carreira de controlo régio – o comércio das Índias de Castela. Em 1506,

³²⁰ CAETANO, Carlos – A cidade de Lisboa e a Expansão Portuguesa. In “A Ribeira de Lisboa. Na época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)”. Lisboa: Pandora, 2004, p. 116.

³²¹ LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992, p. 27-29; SOTTOMAYOR, Pedro – Mina, Casa da. In ALBUQUERQUE, Luís de – “Dicionário de história dos descobrimentos portugueses”. [s.l.]: Círculo de Leitores, 1994, vol. II, p. 737-738.

com o acentuar do trato da pimenta, e consequentemente o seu monopólio, fizeram da Casa da Índia o principal centro recetor de produtos oriundos da Ásia para venda na Europa, e o principal centro administrativo destes espaços³²².

A relevância que a Casa da Índia assumiu para a continuidade do fluxo da carreira, tendo em conta a complexidade que com o tempo foi assumindo, fez com que esta fosse dividida por mesas. Assim, havia a mesa das drogas, responsável pelo despacho das drogas e especiarias; a mesa dos quartos que despachava os escravos da Mina; a mesa da armada, incumbida de registar os nomes dos navios e daqueles que neles embarcavam, elaborando as “Ementas da Casa da Índia”; e por fim, a mesa da tesouraria, que controlava o dinheiro que circulava na mesa das drogas e na mesa dos quartos³²³.

Para além da estruturação interna da Casa da Índia houve a preocupação, sobretudo de D. Manuel, de regulamentar a Casa por meio de um regimento – “Regimento das Cazas das Indias e Mina”³²⁴ –, que mais tarde, em meados de Seiscentos, é substituído pelo “Regimento da Casa da India”³²⁵.

O “Regimento das Cazas das Indias e Mina” determinava o corpo de oficiais que cada casa possuía: um feitor, três tesoureiros (um das especiarias, um do dinheiro da venda das especiarias e um da Casa da Guiné e Mina), cinco escrivães (três para a Casa da Índia e dois para a Casa da Mina), para além de um contador, de um juiz da balança, de um comprador, de guardas e de porteiros. As horas de serviço eram igualmente regulamentadas, fazendo com que os oficiais servissem, no verão, das 6h até as 10h e depois das 15h até as 18h, e no inverno, das 8h às 11h e das 14h às 15h da tarde. O

³²² SOTTOMAYOR, Pedro – Índia, Casa da. In ALBUQUERQUE, Luís de – “Dicionário de história dos descobrimentos portugueses”. [s.l.]: Círculo de Leitores, 1994, vol. I, p. 517-520; MATOS, Artur Teodoro de Matos – As Carreiras da Índia e das Índias no século XVI: Esboço de um estudo comparativo. In “A Carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima”. Lisboa: Academia de Marinha, 2003, p. 13.

³²³ BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa. [s.l.]: Temas e Debates, 1998, vol. 1, p. 396-398; SOTTOMAYOR, Pedro – Índia, Casa da. In ALBUQUERQUE, Luís de – “Dicionário de história dos descobrimentos portugueses”. [s.l.]: Círculo de Leitores, 1994, vol. I, p. 519-520.

³²⁴ PERES, Damião – “Regimento das Cazas das Indias e Mina”. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1847.

³²⁵ LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da India. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992.

controlo das horas de serviço estava a cargo do porteiro que deveria, numa espécie de livro de ponto, anotar as horas de entrada e de saída de cada oficial³²⁶.

O feitor tinha como funções fazer guardar os regimentos de cada oficial, dados pelos monarcas, para desempenho do seu ofício; executar penas para os casos dos oficiais não cumprirem ordens do feitor, do rei e do próprio regimento; e dar a conhecer ao rei, por carta ou presentemente, a situação e a pena aplicada. Para além disto, estava encarregue de realizar um caderno de assento para um ano e meio, onde registava as qualidades e os valores das mercadorias. O caderno era enviado à Fazenda para determinação régia.

O feitor tinha que tomar conhecimento das mercadorias que chegavam e iam para a Índia, a fim de informar o rei; provisionar o trato de São Jorge da Mina; e pedir aos Armazéns da Índia o necessário para o aprovisionamento das naus, que partiriam para a Guiné, Mina e Berbéria.

Para além de todas estas responsabilidades, o feitor deveria, juntamente com o tesoureiro e os escrivães, visitar as naus antes e depois de serem carregadas, por forma a evitar o contrabando de mercadorias. A vigia da descarga das naus que chegavam era outra das suas funções, enquanto o juiz da balança pesava toda a mercadoria que chegava³²⁷.

A complexidade administrativa que se avoluma no período em estudo, não pode ser vista somente se tivermos em conta as transformações diacrónicas que as instituições sofreram. Os cargos administrativos criados entre 1481 e 1640, mostram uma realidade que exigiu adaptações, de modo a responder às novas exigências.

³²⁶ PERES, Damião – “Regimento das Cazas das Indias e Mina”. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1847, p. 3-5.

³²⁷ BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa. [s.l.]: Temas e Debates, 1998, vol. 1, p. 396-398; LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992, p. 31-35.

Tabela 1 – Cargos de administração naval – distribuição pelos espaços de exercício

Cargos da administração naval	Reino	Ultramar	Total
Almoxarife da Casa da Pólvora	8		8
Almoxarife da Ribeira	1	2	3
Almoxarife das Galés		1	1
Almoxarife de Artilharia		1	1
Almoxarife dos Armazéns	26	17	43
Armadores	1		1
Arrumador de naus	1		1
Capitão General da Artilharia		1	1
Contador dos Armazéns	3		3
Contratador	1		1
Cosmógrafo-mor	2		2
Escrivão da Casa	30		30
Escrivão da Casa da Pólvora	2		2
Escrivão da Ribeira	15	4	19
Escrivão do Balanço	1		1
Escrivão dos Armazéns	49	15	64
Feitor da Armada		1	1
Fretador	1		1
Geral	2		2
Guarda da Casa	107		107
Guarda da Casa da Pólvora	1		1
Guarda da Ribeira		1	1

Guarda das naus	4		4
Guarda de navios	1		1
Guarda dos Armazéns	6		6
Guarda-livros	1		1
Guarda-mor	2		2
Guarda-mor da descarga		1	1
Guarda-mor da Ribeira		3	3
Meirinho da Casa	2		2
Meirinho das Armadas	2		2
Mestre da Casa da Pólvora	1		1
Mestre das Fortificações	1		1
Patrão-mor dos Armazéns e Armadas	1		1
Porteiro da Casa	13		13
Porteiro da Ribeira	2		2
Porteiro dos Armazéns	3		3
Provedor da Casa	2		2
Provedor das Armações	1		1
Provedor das Armadas	4		4
Provedor dos Armazéns	3		3
Provedor dos Armazéns e Armadas	1		1
Total	301	47	348

Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 73-74.

Observando os vários cargos podemos compreender que havia uma máquina burocrática administrativa em desenvolvimento. A prevalência numeral de uns cargos face a outros, bem como as alterações das nomenclaturas são disso exemplo. Esta mesma realidade se compreende quando analisamos a distribuição destes cargos pelas instituições onde se exerceram.

Tabela 2 – Cargos de administração naval – distribuição por instituições de exercício

Instituições de acolhimento	Reino	Ultramar
Armazéns da Baía		8
Armazéns da Casa da Guiné	3	
Armazéns da Guiné e da Índia	15	
Armazéns da Índia	1	
Armazéns da Ribeira	1	
Armazéns de Baçaim		1
Armazéns de Ceuta	6	
Armazéns de Cochim		1
Armazéns de Évora	1	
Armazéns de Goa		10
Armazéns de Ormuz		3
Armazéns de Tavira	7	
Armazéns do Porto	2	
Armazéns do Reino	57	
Casa da Índia	101	
Casa da Índia e Mina	48	

Casa da Mina	1	
Casa da Pólvora	12	
Casa de Achem	3	
Casa de Ceuta	4	
Total	262	23

Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 75-76.

Analisando a tabela constatamos a superioridade que a Casa da Índia vai assumindo e as próprias alterações que as instituições vão sofrendo ao longo dos tempos, como foi o caso da Casa da Mina, que passou a Casa da Mina e Guiné, e, por fim, para Casa da Índia.

2. Estado da Índia

Falar sobre o Estado da Índia implica ter em consciência aquilo que era, o que representava, em termos administrativos e financeiros, e acima de tudo, perceber o que significava para a coroa portuguesa e para os agentes que nele circulavam³²⁸. Partindo de Luiz Filipe Reis Thomaz, “a expressão «Estado da Índia» designava, no século XVI, não um espaço geograficamente bem definido, mas o conjunto dos territórios, estabelecimentos, bens, pessoas e interesses administrados, geridos ou tutelados pela Coroa portuguesa no Oceano Índico e mares adjacentes ou nos territórios ribeirinhos, do cabo da Boa Esperança ao Japão”³²⁹.

A nível geográfico era difícil demarcar o Estado da Índia das restantes unidades políticas porque, primeiro, nem sempre estava dotado de plena soberania, embora estivesse a cargo de um vice-rei ou governador, em quem o poder régio delegava plenos poderes de gestão, e em segundo, porque em certos momentos se assumia como entidade soberana, e noutros como uma empresa comercial.

Era um estado com características originais, não só pela sua descontinuidade espacial, com imprecisão a nível dos espaços geográficos e jurídicos, como a nível da heterogeneidade das suas instituições. O Estado da Índia tratou-se, na verdade, de uma rede, com um sistema de comunicação entre os vários espaços, e não um império, visto ser uma estruturação política de pontuais espaços geográficos. A esta rede interessava-

³²⁸ A perspetiva seguida nesta tese foca-se nas intervenções e significados da orgânica do Estado da Índia para os agentes portugueses e europeus, com intuítos reconhecidamente colonizadores. Assume-se que os mesmos territórios que aqui são abrangidos sob uma designação que é, ela própria, colonial, tinham dinâmicas próprias e lógicas, políticas, administrativas e económicas com as quais os portugueses necessariamente tiveram que dialogar. Parte dessas dinâmicas pré-existentes, bem como os diálogos estabelecidos, por imposição e/ou necessidade encontram-se parcialmente refletidos na cronística coeva, a qual, tendo sido objeto de muitos outros estudos, e que não será alvo de análise nesta tese. Vide, entre outros, CASTANHEDA, Fernão Lopes de – “História do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses”. Coimbra: [s.e.], 1552-1561, 8 vols. Disponível em URL: < <https://purl.pt/15294>>; CORREIA, Gaspar – “Lendas da Índia”. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858-1866, 8 vols. Disponível em URL: < <https://purl.pt/12121>>; COUTO, Diogo do – “Década da Ásia”. Lisboa: impresso por Pedro Crasbeeck, [s.d.], 12 vols.

³²⁹ THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994, p. 207.

lhe a circulação dos bens e não a sua produção direta, as relações entre os homens, mais do que os homens em si, e o controlo dos mares face ao domínio das terras.

A soberania da coroa no Estado da Índia não se exerceu de forma regular nos territórios diretamente administrados, e fez-se sentir de forma invisível através das representações e delegações de poderes em feitores, em territórios alheios; em capitães de navios e armadas, que se deslocavam de porto a porto; e de capitães de comunidades portuguesas estabelecidos noutros reinos, como se verificou na costa do Coromandel³³⁰.

A aquisição de terras na Índia foi diferente entre si, ditando diferenças quanto aos seus estatutos. Assim, as terras conquistadas com o recurso à guerra e com anexação dos seus territórios à soberania portuguesa, herdaram o estatuto de «possessões» ou «conquistas». Tal foi o que aconteceu com Goa, Malaca e Diu. Já para Ormuz a situação foi diferente, porque embora tenha sido tomada através da conquista, o seu rei aceitou a soberania portuguesa, sendo um rei vassalo. Dava-se uma partilha de soberania, em que havia uma divisão dos rendimentos da alfândega entre os dois poderes. No que respeitava aos territórios para além de Ormuz, continuavam a ser administrados pelo rei vassalo, e a ter outros reis aliados sem intromissão dos portugueses. Semelhante relação de vassalagem foi estabelecida em Cananor, Cranganor, Cochim e Coulão, que permitiu a permanência da presença portuguesa nestes espaços³³¹.

Um processo de dominação implicava o consentimento das populações dominadas, em que esse consentimento não ocorria de uma supremacia hegemónica, mas sim de um complexo processo que se traduzia na inferiorização dos grupos que detinham o poder, num determinado local. Isto aconteceu, por um lado, com as elites locais pré-existentes, que puderam ver neste processo a oportunidade de manter ou ajustar o seu poder às demandas imperiais, mas também com sujeitos ou grupos de

³³⁰ BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. [s.l.]: Temas e Debates, 1998, vol. 2, p. 286.

³³¹ BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. [s.l.]: Temas e Debates, 1998, vol. 2, p. 286-287; THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994, p. 224-225.

indivíduos que viram, nesta nova ordem política, o momento para concretizar as suas aspirações.

Um poder imperial só se afirmava num dado espaço se houvesse colaboração das sociedades que aqui residiam, podendo ser essa participação variada de acordo com os seus sujeitos ou grupos, e com as formas de subordinação do poder. As variáveis de interação determinavam a forma de hegemonia aplicada, podendo ser o poder mais ou menos negociado³³².

O Estado da Índia esteve dependente do direito consuetudinário, não escrito, e de situações não formalizadas juridicamente. Na Ásia e por falta de um direito instituído como na Europa (o canónico ou o romano), as relações com os poderes e os povos locais eram feitas segundo princípios de equidade, derivados do senso comum e da ética tradicional. Os vastos tratados de paz e de comércio que o Estado da Índia estabeleceu com os povos hindus e muçulmanos provam que houve um reconhecimento da legitimidade do poder destas comunidades. Estes tratados criavam relações de reciprocidade e simetria em matérias delicadas como a conversão religiosa³³³.

Para além da conversão religiosa, mais importante foi a conversão cultural, não só por via da religião, como também pelo próprio processo de poder imperial português, significativo nos séculos XVI e XVII³³⁴.

Nos primeiros anos da presença portuguesa em Goa ocorreu aquilo a que os historiadores designam por «colonização do imaginário». Para uma disseminação das práticas, teve que se alargar as funções dos agentes do poder político e militar a outros exercícios e papéis, como a nível da assistência e da educação. Os jesuítas foram um destes casos, em que o seu papel de evangelização era parte integrante e fundamental para a construção dos poderes imperiais³³⁵.

³³² XAVIER, Ângela Barreto – “A invenção de Goa. Poder imperial e conversões culturais nos séculos XVI e XVII”. Lisboa: ICS, 2015, p. 24-25.

³³³ THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994, p. 218-221.

³³⁴ XAVIER, Ângela Barreto – “A invenção de Goa. Poder imperial e conversões culturais nos séculos XVI e XVII”. Lisboa: ICS, 2015, p. 25-26.

³³⁵ XAVIER, Ângela Barreto – “A invenção de Goa. Poder imperial e conversões culturais nos séculos XVI e XVII”. Lisboa: ICS, 2015, p. 26.

Embora o termo «Estado da Índia» só tenha aparecido na segunda metade de Quinhentos, a sua fundação remonta a 1505 com a nomeação régia de D. Francisco de Almeida para vice-rei, sobre quem se consagrou vários poderes para além do Cabo da Boa Esperança, sendo representante do rei além-mar. Todavia, com a falta de um espaço terrestre para se afirmar como «capital», a gestão do Estado da Índia e a governação do próprio vice-rei foram feitas a partir do convés de uma nau. A existência de uma capital, ainda que jurídica, foi possível a partir de 1510, por Afonso de Albuquerque, acompanhando uma ideologia de centralização, sustentada por D. Manuel. A territorialização da capital foi exequível, a partir de 1530, quando o vice-rei D. Francisco de Almeida se fixou em Goa e com ele as principais instituições: a Casa da Matrícula e a Casa dos Contos³³⁶.

Em 1515, ano da morte de Afonso de Albuquerque, o Estado da Índia já possuía uma estrutura sólida, no que respeita a uma rede sobre o Índico e a uma concreta estrutura política. Apesar da dimensão territorial dos espaços que dominava, a constituição do Estado da Índia revelou-se um processo rápido, devido à tentativa de imitação da talassocracia muçulmana, quanto às rotas, mercadorias e práticas mercantis, e graças aos quatro anos de avanço no oceano Atlântico que, para além da experiência, contribuíram em muito para a organização do Estado da Índia³³⁷.

A segunda armada enviada pelos portugueses ao Oriente, em 1500, foi bem recebida no porto de Cochim, onde os portugueses acabaram por criar um entreposto comercial para as especiarias, já que, tal como os restantes reis do Malabar, o rajá de Perumpadppuñad desejava ter aliados que o ajudassem na sua luta contra Calecut, na altura, um rico porto comercial³³⁸. Parece evidente que em 1500, a representação

³³⁶ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 13-19; Entre Velha Goa e Pangim: a capital do Estado da Índia e as reformulações da política ultramarina. “Revista Militar”, vol. 51 (1999), p. 4; SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 95.

³³⁷ THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994, p. 211.

³³⁸ TEIXEIRA, André – “Fortalezas do Estado Português da Índia. Arquitectura militar na construção do império de D. Manuel I”. Lisboa: Tribuna da História, 2008, p. 99.

comercial portuguesa já estava delineada com a sua centralidade numa feitoria, e com um pequeno grupo de oficiais que a geriam.

Com a nomeação de D. Francisco de Almeida como primeiro vice-rei, em 1505, o Estado da Índia torna-se uma entidade política, surgindo sete anos após a chegada de Vasco da Gama; período em que, gradualmente, a presença portuguesa foi assumindo um cunho militar e intermitente, com um contínuo patrulhamento das águas. Aquando da chegada de D. Francisco, o governo do Estado da Índia é ainda um governo sem território, em que a sua governação se fazia sobre as primeiras fortalezas instituídas; mecanismo que permitiu também estabelecer a soberania portuguesa. O aparecimento da figura do vice-rei trouxe uma transformação, porque se verificou uma dependência dos organismos de administração central, da cunhagem de moeda na Índia, e da existência de uma corte junto do vice-rei. Como compreendemos, este sistema vice-real detinha representações dos ideais de capitalidade³³⁹.

Numa fase inicial, o poder do vice-rei incidia sobre pessoas e não sobre territórios. As pessoas sobre as quais recaia o poder do vice-rei eram aquelas que estavam sobre a sua jurisdição, como os oficiais destacados para o Oriente, ou aqueles que se tornavam súbditos, por meio da conversão ao cristianismo. O seu poder não recaia sobre territórios, mas sim sobre fortalezas/feitorias, que se foram instalando nos vastos reinos locais. Os poderes que o vice-rei adquiriu centravam-se na área militar, na justiça e na fazenda, e a duração do seu cargo era por um período de três anos. Sendo o representante do rei na Índia, ao vice-rei era concedido o poder de tomar decisões de sua própria iniciativa, produzindo alvarás e provisões que se estendiam a todo o Estado da Índia. Assim, pode-se dizer que havia uma duplicidade da capacidade de legislar na Índia – a do rei e a do vice-rei³⁴⁰.

³³⁹ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 36-38.

³⁴⁰ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 40-41, 53-54; MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 49-50.

A substituição do rei local por um magistrado, como o vice-rei, parece ter sido uma particularidade que se implementou somente no Oriente. Esta realidade, e a articulação deste magistrado com os restantes órgãos espalhados pelo território, numa espécie de rede, que fomenta a presença portuguesa, parece ter sido a novidade do Oriente, se compararmos com os processos de aculturação que ocorreram no Norte de África³⁴¹.

Na Ásia não era fácil estabelecer uma solução institucional, como nos explica Catarina Santos, devido a três fatores: em primeiro, porque o rei não estava presente fisicamente para tomar parte nas decisões a implementar, e muito menos comunicá-las de forma breve; em segundo, porque os avanços da realidade asiática implicavam uma administração por experiência; e em terceiro, porque a presença portuguesa apenas se resumia a espaços edificados, como as fortalezas e as feitorias³⁴².

O carácter militar do Estado da Índia, nos primeiros tempos, fez com que, a par do vice-rei, se instituísse os governadores, que estavam associados às questões militares, sendo previsto uma alternância a nível governativo. Não existia qualquer diferença quer do ponto de vista remuneratório, quer do ponto de vista do título a empreender. A distinção residia no plano simbólico e de prestígio, já que o vice-rei, ao contrário do governador, se aproximava do rei pela aquisição de dignidade real. Apesar disso, durante os primeiros anos do Estado da Índia verificou-se um predomínio da direção dos governadores. “O cargo, por si mesmo, e as características da presença portuguesa na Índia, ao longo destes 50 anos iniciais, reforçavam o carácter militar do governo, como tal, condicionaram a própria configuração jurídica da magistratura, fosse ela designada por «vice-reinado» ou por «governança»”³⁴³.

³⁴¹ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 47-48.

³⁴² SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 48.

³⁴³ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 67.

Até ao aparecimento do sistema de feitorias, os tratados comerciais eram celebrados com particulares, e os mercadores, oficiais, soldados e marinheiros podiam comprar livremente quantidades de qualquer espécie de mercadorias. A instalação das feitorias limitou esta liberdade comercial, ao impor o controlo e passagem dos bens adquiridos pelas instituições criadas a nível local³⁴⁴.

Cochim foi a primeira feitoria³⁴⁵ criada no Estado da Índia, em 1502, e revelou-se a escola de aprendizagem dos portugueses na Índia. Escolhida para sustentar um projeto comercial, Cochim assumiu-se como o principal ponto de ligação a Lisboa, pelo qual se escoavam as especiarias para a Europa, fixando-se, aqui, toda a logística e gestão naval, como se tratasse de uma sede comercial das especiarias. Apesar da importância que lhe era reconhecida, os primeiros anos da sua feitoria foram marcados por grandes dificuldades a nível da contratação da pimenta para carregar as naus, visto que, desde o século XV, Calecut³⁴⁶, afirmava-se como o principal entreposto comercial indiano da pimenta.

Do ponto de vista comercial, a feitoria de Cochim devia registar as operações de compra das mercadorias asiáticas e a sua entrega aos feitores das naus da Carreira; garantir o expediente administrativo da feitoria; redigir a correspondência que iria para o reino; e fiscalizar o pessoal auxiliar quanto à sua frequência³⁴⁷. Como Susana Miranda afirma “na prática, esta forma de organização comercial configura a extensão ao mundo asiático de um instrumento europeu de intervenção mercantil, com filiações comprovadas às feitorias medievais dos ambientes comerciais do Mediterrâneo e habitualmente utilizado quando estava em causa uma presença permanente em

³⁴⁴ GODINHO, Vitorino Magalhães – “Os Descobrimentos e a Economia Mundial”. Lisboa: Editorial Presença, 1987, vol. III, p. 39.

³⁴⁵ A feitoria de Cochim era composta pelo feitor e quatro escrivães – um para o feitor, outro para os escrivães da receita e outro para os escrivães da despesa.

³⁴⁶ A importância de Calecut como o principal entreposto comercial indiano também se verificava em termos da construção naval, sendo o principal centro de produção antes da chegada dos portugueses à Índia, como veremos mais à frente. Para aprofundar esta questão vide MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017.

³⁴⁷ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 37, 34.

territórios «estranhos»”³⁴⁸. A diferença destas feitorias para as feitorias instaladas na Índia residia na forma como tinham sido criadas: as feitorias da Índia haviam sido fundadas pela coroa e detinham um corpo de oficiais que representava os interesses da coroa.

O inicial corpo administrativo existente em Cochim foi ampliado, a partir do momento que se verificou uma complexificação das operações logístico-comerciais da Carreira da Índia, e quando Cochim assumiu uma posição de destaque como centro distribuidor de outras mercadorias asiáticas, como a canela de Ceilão, o cravo, a noz-moscada e as sedas chinesas. Este sistema funcional só sofre alterações em 1550, aquando da criação do cargo de vedor da carga das naus de Cochim, que via as suas funções limitadas à contratação da pimenta e ao apresto e conserto das naus do reino³⁴⁹.

Neste período verificou-se uma intensidade na navegação na Rota do Cabo; período em que se constata uma diferença entre o número de navios que chegavam e o número de navios que partiam para a Ásia. Entre 1497 e 1510 partiam para a Ásia navios com uma tonelagem total de 40 300 toneladas, e somente regressam 26 300 toneladas. As perdas nas águas do Índico e a necessidade de uma presença naval portuguesa constante nas águas asiáticas, iniciada pela segunda viagem de Vasco da Gama, são motivos que poderão justificar estes valores³⁵⁰.

O crescimento da Carreira da Índia revelou a insuficiente capacidade da feitoria de Cochim para responder a um crescente número de requisições. Assim, em 1503 era criada a feitoria de Cananor e poucos anos depois, a feitoria de Coullão. Segundo Vitorino Magalhães Godinho, ia a Cochim duas naus em quatro anos, a Coullão meia, uma ou até

³⁴⁸ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 34.

³⁴⁹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 202, 206.

³⁵⁰ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 85.

mesmo duas naus. Em Cananor, mais do que a pimenta o que se carregava era gengibre³⁵¹.

Em 1558, a Carreira da Índia era, sem dúvida, sustentada por Cochim e Coullão, compreensível ao olharmos os dados seguintes, recolhidos a partir do “Orçamento do custo da pimenta de 1558”.

Tabela 3 – Pimenta embarcada na Carreira da Índia no ano de 1558

Fortaleza	Quantidade de pimenta
Cananor	600 quintais
Cochim	16 240 quintais
Coullão	10 000 quintais
Chalé	400 quintais

Fonte: GODINHO, Vitorino Magalhães – “Os Descobrimentos e a Economia Mundial”. Lisboa: Editorial Presença, 1987, vol. III, p. 33.

Cananor continuava como fornecedor de pimenta, mas era o gengibre que ganhava mais importância nas transações. Contudo, as guerras que se sentiram, neste período, vão reduzir drasticamente as cargas de pimenta a partir de Cananor, tornando-se um porto com pouca importância, cedendo esse lugar a Coullão, que se manteve fiel às transações, mesmo que só abastecesse meia nau³⁵².

A consolidação da Rota do Cabo esteve na base da articulação que existiu, a nível político, entre os feitores e os primeiros representantes formais da coroa neste espaço

³⁵¹ GODINHO, Vitorino Magalhães – “Os Descobrimentos e a Economia Mundial”. Lisboa: Editorial Presença, 1987, vol. III, p. 33.

³⁵² GODINHO, Vitorino Magalhães – “Os Descobrimentos e a Economia Mundial”. Lisboa: Editorial Presença, 1987, vol. III, p. 33-34.

– os capitães-mores das armadas³⁵³ –, que, para este fim, eram enviados anualmente. Estamos perante o aparecimento das capitánias, que se seguiram às fortalezas e que funcionavam como uma instituição semelhante à das feitorias. Estes capitães-mores, nos primeiros sete anos da presença portuguesa, tinham poderes de guerra e paz, e de criação de acordos de amizade com os potentados locais: africanos e indianos. Num período em que era importante estabelecer uma ligação marítima comercial entre a Europa e o Índico, e instituir relações de amizade, a fim de controlar estes espaços, não havia necessidade de atribuir a estes indivíduos mais poderes, como tinham os vice-reis (legislar e administrar a fazenda régia). Mantinha-se a separação dos poderes ao lhes ser retirado estas valências e ao lhes ser atribuído, somente, competências militares. Desta forma, e dada esta limitação jurídica, tudo o que se passava nas feitorias de Cochim, Cananor e Coullão, escapava ao controlo direto destes oficiais, já que a área de atuação estava a cargo dos feitores, onde desenvolviam em pleno as suas competências. Embora não tivessem autoridade para interferir a nível da administração das mercadorias que estavam nas feitorias, é certo que, em momentos pontuais, podiam resolver problemas relativos ao aprovisionamento das armadas da Carreira, acabando, desta maneira, por interferir a nível da fazenda. Ao contrário do que se verificou na administração de Goa, que se complexifica gradualmente mediante o seu desenvolvimento, a estrutura das capitánias ao nível das fortalezas manteve-se simples e arcaica, ao longo do século XVI³⁵⁴.

Entre 1505 e 1507, o primitivo núcleo de feitorias do Malabar – Cochim, Cananor e Coullão – alargou-se até ao litoral africano oriental. O objetivo desta dilatação não era mais do que garantir a manutenção da ligação Lisboa-Cochim, uma vez que as mercadorias europeias dificilmente eram escoadas nos portos abastecedores de especiarias, e a economia asiática era na verdade uma rede de rotas intra-asiáticas, que

³⁵³ Para aprofundar esta questão vide PEREIRA, Carla – “A Capitania-mor do mar da Índia (1502-1564)”. Tese de Mestrado. Lisboa, s.d. e LACERDA, Teresa – “Os Capitães das Armadas da Índia no reinado de D. Manuel I – uma análise social”. Tese de Mestrado. Lisboa, 2006.

³⁵⁴ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1511-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 38-40; THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994, p. 233-234.

obrigava a um envolvimento dos portugueses neste emaranhado. O interesse era atingir o ouro da África Oriental, que chegava ao entreposto de Sofala, por ser importante para garantir os cabedais da pimenta, evitando que se enviasse constantemente dinheiro do reino. Dominada Sofala, em 1505, avançou-se para a conquista de Quíloa. Com a edificação de uma fortaleza estavam lançadas as bases da representação comercial portuguesa neste espaço e sobre este produto³⁵⁵.

O peso económico e comercial que o ouro assumiu nas transações portuguesas era semelhante ou igual àquele que a pimenta detinha. Tal é possível concluir se observarmos a complexa estrutura que a feitoria de Sofala alcança, em 1506, e que era muito similar àquela que se instituiu em Cochim. Para além do feitor, possuía três escrivães, sendo que um acumulava funções de almoxarife dos mantimentos, e um almoxarife do armazém, que, contando com os seus servidores, perfazia um total de vinte e um indivíduos. Além da importância do resgate do ouro e do marfim, a defesa militar pode também justificar esta complexidade³⁵⁶.

Em 1507, Quíloa perdia o seu valor como ponto de ancoragem para os navios que iam para a Índia, quando se abre a terceira feitoria e fortaleza na África Oriental – Moçambique. Dificuldade na fixação portuguesa devido a características próprias do comércio de Sofala, que impedia o escoamento do ouro, e a não aceitação das mercadorias vindas de Lisboa, que obrigou os portugueses a adaptarem-se às estruturas comerciais pré-existentes para terem acesso ao comércio local, justificam as motivações da coroa em criar uma feitoria em Moçambique. Note-se que, a finalidade de adquirir ouro na África Oriental era, em troca, se vender os têxteis de Guzerate, adquiridos em Cochim e Cananor, já que na África pouco interessava a pimenta do Malabar e as especiarias da Ásia do Sueste. “A fundação de um terceiro ponto de apoio na costa oriental de África não pode, pois, ser desligada da matriz de comércio da região e das

³⁵⁵ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 42-43; SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 85-86.

³⁵⁶ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 44.

intensas linhas de circulação estabelecidas com o Guzarate que reclamavam a existência de um nó articulador do comércio efectuado entre o litoral africano e a Índia”³⁵⁷. Anos mais tarde, em 1508, a feitoria de Moçambique servia como afluente de mercadorias vindas do reino, como de Cambaia, e era paragem certa antes da partida para Sofala. Rapidamente, Moçambique afirma-se como a principal base de apoio português nesta área, tornando a presença portuguesa em Quíloa desnecessária, e contribuindo para o seu abandono em 1512³⁵⁸.

2.1. Administração e fiscalidade

O sistema administrativo periférico criado procurou estar em articulação com os objetivos comerciais e estratégicos da coroa, e coadjuvar-se com os sistemas pré-existentes, estendendo-se o modelo descentralizado da fazenda implementado no reino aos espaços ultramarinos. As rendas obtidas eram para gastos e despesas internas, estando reunidas as condições para uma autossustentação financeira do Estado da Índia, já que dos rendimentos arrecadados nada era encaminhado para os cofres centrais do reino, com salvas exceções, como em períodos de guerra contra os holandeses³⁵⁹.

Até ao final da governação de D. Francisco de Almeida, a presença portuguesa no Oriente baseava-se num conjunto de feitorias e fortalezas, em pontos estratégicos, criados por meio de acordos de amizade com os locais. Tal não significava que se impusesse nestes espaços a soberania portuguesa. Nesta fase inicial, o Estado da Índia não produzia rendimentos fiscais, se considerarmos como rendimento a cobrança de direitos do poder público sobre um determinado espaço. Com a falta de senhorios até 1510³⁶⁰, era das feitorias, e daquilo que delas se liquidava, que se resgatava as

³⁵⁷ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 46.

³⁵⁸ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 45-47; SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 86.

³⁵⁹ COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Munch – “História Económica de Portugal, 1143-2010”. Lisboa: Esfera dos Livros, 2011, p. 127-128.

³⁶⁰ A conquista de Goa transformou-a numa espécie de senhorio.

especiarias para as cargas das naus e se financiava as despesas inerentes ao funcionamento destas estruturas, como os ordenados dos oficiais envolvidos, o corregimento das armadas e o próprio provimento das feitorias e fortalezas³⁶¹.

As conquistas que em terra se conseguiam eram essencialmente para viabilizar e potenciar segurança às rotas marítimas que se criavam. Assim, nos espaços entregues à soberania portuguesa, como ocorreu com Goa, Malaca, Salsete e Bardez, os portugueses adaptaram-se à estrutura pré-existente a nível fiscal; característica que marcou a presença política e administrativa dos portugueses no Oriente. Antigas rendas e direitos fiscais pagos aos antigos soberanos asiáticos, passavam, agora, a ser pagos à coroa portuguesa, como se tratasse dos herdeiros dessas rendas, que, para seu funcionamento, exigia a criação de um corpo administrativo – recebedores e tesoureiros – capazes de recolher, localmente, estas rendas fiscais. A complexidade que o aparelho administrativo foi adquirindo fez com que se passasse de um tecido jurídico primitivo, como eram as feitorias, para algo mais amplo, como foram as alfândegas e as tanadarias, sendo unidades que estavam destinadas a gerir os rendimentos que o rei auferia no Oriente³⁶².

No caso de Goa, e dos territórios adjacentes – Salsete e Bardez –, depois de submetidos à suserania portuguesa, Afonso de Albuquerque conseguiu estabelecer com os locais um sistema tributário complexo para o rei português.

Do ponto de vista económico, os povos indianos dividiam-se em estados marítimo-comerciais e em estados agrários. Goa, Salsete e Bardez eram povos que viviam da agricultura e do comércio inter-regional.

Os estados mais poderosos na Índia não estavam diretamente ligados às atividades marítimas, mas sim às atividades agrícolas. Os povos que viviam da terra eram em número reduzido, sendo os que mais afrontavam os portugueses por causa do controlo do comércio, já que estavam, muitas vezes, no centro de produção da pimenta

³⁶¹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 49-50.

³⁶² MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 56-57.

e do gengibre. Contudo, parece que foi com eles que se estabeleceram acordos comerciais mais duradouros, em que Cochim é disso exemplo. “Essa harmonia tornou-se possível porque nenhum destes estados marítimos procurava influenciar grandes áreas comerciais. As diferentes rotas eram dominadas por determinado povo ou agrupamento político, o que não entrava em choque com a perspectiva e prática portuguesa de controlo mais alargado e tendencialmente globalizante das rotas”³⁶³.

Em Goa, apesar da sua anexação, foi concedido ao seu povo hindu a possibilidade de continuar com a posse das terras que exploravam, mediante o pagamento à fazenda real de tributos e direitos que pagavam ao rei antigo, o sultão de Bijapur. Com este sistema, a coroa passou a receber direitos de trinta e sete aldeias da ilha de Goa, que tradicionalmente, pagavam ao sultão de Bijapur. Cada aldeia tinha a obrigação do pagamento de cerca de 1/5 do rendimento agrícola global.

Uma vez que este regime fiscal estava assente sobre um sistema fiscal pré-existente, foi possível à coroa auferir, a partir de 1530-1540³⁶⁴, de três tipos de direitos lançados no período de domínio muçulmano. Estes direitos eram o khushivrat (coxivarado), que era uma espécie de contribuição voluntária; o goddevrat (gorevocado), criado para sustentar a cavalaria muçulmana; e culcora-papoxi, um direito pago pelos escrivães das aldeias³⁶⁵.

A existência do mandovim³⁶⁶ de Goa era anterior à ocupação portuguesa e sobre este período continuou a ser arrecadado, agora cerca de 4,5% do seu valor sobre as mercadorias que circulavam no mar, a que se acrescentava uma taxa de 1,5% cobrada nos passos, sempre que as mercadorias fossem encaminhadas por terra. Todo este

³⁶³ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 97.

³⁶⁴ A coroa passou a cobrar estes direitos a partir de 1530-1540, que foi o período em que tomou conhecimento da sua existência.

³⁶⁵ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 58-59.

³⁶⁶ Antigo imposto aduaneiro da Índia. Disponível em <<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/mandovim>>.

sistema foi simplificado no período de Martim Afonso de Sousa quando estabeleceu a cobrança de 6% de taxa alfandegária, sobre todas as mercadorias.

Em 1569, durante o vice-reinado de D. Luís de Ataíde, surgiu o imposto do 1% das fortificações, lançado como uma taxa adicional sobre as mercadorias, que tinha como finalidade custear as despesas com as fortificações e apetrechamento dos navios do Estado. Em 1617, nova tributação era imposta, o rendimento dos 2%, após aprovação da câmara de Goa, com o objetivo de financiar uma esquadra de galeões que fosse permanente e enfrentasse o inimigo holandês. Desta forma, chegados à segunda década do século XVII, a taxa tributária a pagar em Goa já rondava os 9%³⁶⁷. Para além destas imposições, em 1623, um novo tributo fiscal era aplicado – a colecta – que incidia sobre os produtos alimentares que entravam na cidade de Goa, concedendo isenção àqueles oriundos de Salsete e Bardez³⁶⁸. Ao contrário de outras tributações, estas não chegavam aos cofres do estado, seguindo para as vereações locais. Não podemos esquecer que estas tributações tinham um carácter voluntário e existiam por meio de um acordo estabelecido entre o poder e os povos locais, que, à partida, tinham criado as suas imposições.

Outro tributo pré-existente e que foi recuperado, foi o dos direitos lançados sobre o comércio de cavalos, já que Goa era o centro comercial deste trato e de entrada na Índia dos cavalos provenientes da Pérsia. Por cada cavalo trazido da Pérsia pagava-se em Goa cerca de 42 pardaus de ouro, por direitos de importação. Para além destes tributos um outro era lançado na Índia, que mais não era que a extensão de um outro tributo já aplicado no reino, e que se designou como a «renda da Chancelaria». “No essencial, compunha-se da dízima cobrada aos providos em fortalezas, feitorias ou escrivatinhas pelo encarte nos respectivos ofícios, a que acresciam ainda os direitos lançados sobre o registo de provisões de mercê passadas pelos vice-reis”³⁶⁹.

³⁶⁷ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 60-61.

³⁶⁸ SOUZA, Teotónio R. de – “Goa Medieval. A cidade e o interior no século XVII”. Lisboa: Editorial Estampa, 1994, p. 133.

³⁶⁹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 63.

Como se pode facilmente compreender, o sistema fiscal de Goa estava assente sobre três categorias: em primeiro, os rendimentos fundiários; em segundo, em tributos lançados sobre o movimento das mercadorias; e em terceiro, os estancos providos dos monopólios da venda de mercadorias, como ocorria com o sal e o sabão.

Num período de conjuntura de crise da administração do Estado da Índia, com um crescente exponencial das despesas devido à guerra, levou a que fossem taxados novos produtos de consumo, como o tabaco. Criado em 1623, este estanco já existia no reino, e voltados três anos, teve um crescimento exponencial que, na verdade, acabou por permitir a aproximação da economia do Índico à do Atlântico, de forma a dar resposta à crise e ao declínio que o Império do Oriente vivia³⁷⁰. A estes tributos acrescentava-se os dízimos da Igreja, que eram cobrados pela fazenda, no âmbito dos direitos de padroado, atribuídos aos pontífices do rei, como contrapartida da dotação dos meios suficientes para sustentar os eclesiásticos.

O sistema fiscal imposto a Bardez e Salsete foi semelhante ao de Goa, e possível a partir de 1543, aquando do estabelecimento de um acordo de paz com Adil Shah³⁷¹, passando estes territórios para domínio da coroa portuguesa³⁷². A única diferença deste sistema para o de Goa foi o lançamento dos pagados, que se tratava de um rendimento fundiário aplicado a um conjunto de terras, destinado à manutenção do seu culto e dos seus ministros, e que estava sob controlo da administração de oficiais régios.

As rendas fiscais dos territórios de Salsete e Bardez complementaram os rendimentos dos monopólios reais, com estanco incidente em produtos como urracas³⁷³, anfião³⁷⁴, boticas dos mantimentos, e mais tarde, o tabaco, em 1623.

³⁷⁰ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 65; BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. [s.l.]: Temas e Debates, 1998, vol. 2, p. 298.

³⁷¹ Sultanato de Bijapur.

³⁷² MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 66.

³⁷³ “araca e vinho de passa”. DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 399.

³⁷⁴ Suco narcótico obtido de algumas espécies de papoilas. Disponível em <<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa-aao/anfi%C3%A3o>>.

Do ponto de vista administrativo, em Goa, Salsete e Bardez, igualmente se instalaram feitorias; sistema económico-administrativo que havia iniciado em 1501. A grande novidade que aqui se verifica foi a capacidade destas unidades administrativas se adaptarem aos sistemas pré-existentes. Em Goa, o feitor era o centro da administração da fazenda; ofício criado por Afonso de Albuquerque, em 1510. Contudo, esta feitoria tinha características específicas que as demais não tinham. Para além da atividade comercial que lhe estava associada, o feitor tinha ainda competências a nível da captação e gestão dos rendimentos fiscais devidos à coroa. A ideia do poder central era que esta feitoria funcionasse como uma tesouraria ou almoxarifado do reino, ao conceder-lhe jurisdição para captar rendas e direitos reais, e ao atribuir-lhe um feitor com competências de gestão dos bens e receitas fiscais da coroa, dentro dos limites estabelecidos³⁷⁵.

A nível da cobrança dos foros das aldeias, optou-se por continuar com o regime local pré-existente, mantendo assim o regime de autogoverno, que era característico destas comunidades rurais goesas, centrado nas gancarias³⁷⁶. O tanadar era quem assegurava a articulação entre as comunidades rurais e a administração da fazenda real, já que tinha jurisdição fiscal sobre as gancarias. Defender os interesses da coroa, vigiando para que as terras fossem lavradas e aproveitadas; centralizar e gerir a informação relativa aos tributos fiscais obrigatórios dos povos, num livro próprio; e proceder à aquisição dos foros e direitos da fazenda real, eram as suas funções. Em limite, a estas funções podia acumular competências militares, sendo o capitão da gente da terra. Como seu superior estava o feitor de Goa, a quem devia entregar todo o dinheiro que recebia. Como defende Susana Miranda, “pelo seu óbvio papel de enquadramento da população goesa em matéria fiscal, o ofício de tanadar da ilha de Goa seria desde cedo equiparado aos almoxarifes do reino. Por seu turno, o conjunto das aldeias submetidas fiscalmente ao tanadar-mor de Goa, como o ofício viria a ser

³⁷⁵ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 71-72.

³⁷⁶ Aldeia ou terras compreendidas na jurisdição de um gancar, que era Lavrador índio que cultivava terras que arroteou. Disponível em < <https://dicionario.priberam.org/gancaria>>.

designado, formariam uma circunscrição equivalente a um almoxarifado”³⁷⁷. Contudo, apesar das semelhanças, na prática, estes dois ofícios não eram iguais, já que o almoxarife do reino não desempenhava funções militares e o tanadar-mor não era em rigor um oficial da fazenda, mas sim um agente de mediação, sem autonomia financeira.

Salsete e Bardez tiveram uma solução administrativa diferente, em que o tanadar foi substituído por dois recebedores, um para cada território, e de nomeação régia. A partir do último quartel do século XVI, ao contrário do que acontecia com as rendas de Salsete, as rendas de Bardez eram direcionadas para o pagamento dos ordenados do arcebispo e do cabido da Sé, do capitão da fortaleza e de outros oficiais administrativos e militares locais.

Os recebedores eram verdadeiros oficiais da fazenda, já que tinham autonomia para proceder à gestão do dinheiro cobrado, e eram inspecionados ao fim de três anos pela Casa dos Contos.

Além do tanadar e dos recebedores, o feitor ou o tesoureiro de Goa comunicavam com as alfândegas, que tinham como função despachar as mercadorias e cobrar os respetivos direitos. Podiam acumular ainda a função de recebedoria fiscal, mas quando estava sobre administração direta da coroa, o recebedor não tinha autonomia para despender das receitas e tinha de as entregar ao feitor de Goa³⁷⁸.

O afluxo das rendas fiscais à feitoria de Goa permitia uma gestão unificada das despesas locais sob responsabilidade da coroa. Ao feitor cabia cumprir a execução das despesas ordinárias como as extraordinárias, ordenadas pelo governador ou pelo vedor da fazenda. A feitoria de Goa ainda coordenava, a nível material, outras infraestruturas da máquina bélica e naval, que apoiava a coroa no seu desempenho comercial e político no Oriente, como era o caso do estaleiro real. Esta organização manteve-se até 1540, em que desde a criação do vedor da fazenda em 1517 até 1540, a feitoria tinha a seu cargo responsabilidades sobre a Casa dos Mantimentos, os Armazéns e,

³⁷⁷ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 74-75.

³⁷⁸ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 77-78.

consequentemente a ribeira. Desta forma, podemos afirmar que a feitoria desempenha um duplo papel: por um lado de tesouraria local, ao centralizar os rendimentos locais, e por outro a gestão de negócios comerciais do poder central, que eram coordenados pelos almoxarifes da Casa dos Mantimentos e do Armazém, que haviam sido criados pelo vedor da fazenda, em 1526³⁷⁹.

Com a mudança do centro político e administrativo para Goa verifica-se uma alteração ao sistema administrativo fiscal implementado; isto porque passaram a coexistir duas figuras ligadas à administração dos espaços do Estado da Índia – o vedor da fazenda e o vice-rei. Durante o vice-reinado de D. Garcia de Noronha é retirado ao feitor o seu poder de arrecadação das receitas fiscais locais, e cria-se um ofício para arrecadar os direitos das rendas dos cavalos. A partir de 1543, a jurisdição fiscal do tesoureiro de Goa alargava-se a quatro jurisdições fiscais, já que se havia incorporado politicamente as províncias de Bardez e Salsete. Assim, o aparelho administrativo e fiscal de Goa passava a ser coordenado pelo tesoureiro de Goa, que reunia a arrecadação de Goa e as terras de Salsete e Bardez, alargando o seu domínio a todas as fortalezas e feitorias do Estado da Índia, em 1576. Em 1624, o cargo de feitor de Goa acabava por ser extinto e todas as suas competências passavam para o tesoureiro de Goa³⁸⁰.

Em 1576, o estatuto do tesoureiro de Goa sofre uma mudança e passou de um órgão de âmbito local para um órgão de âmbito global, ao se tornar a Tesouraria do Estado da Índia. “O regimento de Diogo Velho é muito claro relativamente ao novo campo de actuação do tesoureiro de Goa, doravante também conhecidos pela designação tesoureiro do Estado ou tesoureiro-geral do Estado. Além das anteriores funções de centralização do rendimento fiscal dos territórios de Goa, Salsete e Bardez, entre foros, tributos alfandegários, direitos dos cavalos e estancos de venda, competia-lhe ainda o manejo dos saldos remanescentes produzidos nas fortalezas e feitorias do Estado da Índia, depois de pagas as despesas ordinárias consagradas nos respectivos

³⁷⁹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007p. 81-83.

³⁸⁰ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 84, 95.

regimentos”³⁸¹. Das suas competências pressupunha-se a criação de uma caixa onde se colocava todo o dinheiro do rendimento do Estado, sob proteção do tesoureiro; medida que faz sentido se pensarmos que foi aplicada para uma maior centralização, que permitisse responder às necessidades das despesas extraordinárias; difícil de aplicar quando a gestão fiscal era acumulada sob pequenos saldos locais. Desta forma, com a criação da Tesouraria do Estado da Índia empreendia-se uma centralização e hierarquização das caixas de recebimento, em que todos os dinheiros deveriam recorrer ao centro, que era Goa. Solucionar os problemas inerentes à falta de recursos para o apresto de armadas de defesa dos mares e fortalecimento da navegação, e garantir o provimento das fortalezas e feitorias, parecem-nos ser os motivos que levaram a esta centralização³⁸².

A conquista de Malaca contribuiu para um reforço da fazenda real pelas receitas fiscais, que a partir dela se podiam auferir, já que Malaca era um complexo comercial onde se cruzavam várias rotas comerciais. Antes da chegada dos portugueses pagava-se três tipos de impostos na alfândega de Malaca, a saber, taxa de importação *ad valorem*, de 6% sobre as mercadorias que vinham da Índia e do Próximo Oriente, o direito do bulibulião, sobre as mercadorias vindas da Insulíndia e do Extremo Oriente, e o direito do peso. Estes impostos mantiveram-se até 1544, quando se introduziram alterações, como por exemplo a eliminação do bulibulião. Para além disto, verificou-se um aumento para os 8% da taxa de importação de produtos de Bengala, para 10% sobre as mercadorias oriundas da China e para 6% as importações feitas por mercadores muçulmanos. Em 1520, graças à sua alfândega, Malaca era considerada a terceira praça mais rentável do Estado da Índia, depois de Goa e Ormuz³⁸³.

³⁸¹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 87.

³⁸² MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 86-88.

³⁸³ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 96-101.

As páreas³⁸⁴ foram as primeiras receitas da fazenda real nos primórdios da ocupação portuguesa de Ormuz, e assim se manteve até 1543. Do seu excedente, o feitor fazia face às despesas da forteza, do presídio, do hospital, da igreja, e o aprovisionamento da armada de defesa da cidade. De forma inicial, as páreas rondavam os 15 mil xerafins (4 500 000 reis), mas com o aumento das despesas das armadas, igualmente se aumentou o valor das páreas para 25 mil xerafins (7 500 000 reis). Em 1569 era lançado um novo tributo sobre as mercadorias despachadas na alfândega – a taxa suplementar de 1%, com o objetivo de financiar o provimento das galés e fustas, para assegurar a defesa do estreito de Ormuz. Esta tributação pode-se comparar à contribuição voluntária do 1% das fortificações lançada em Goa e Malaca. Aceite pela população local, foi em 1588 que passou a entrar nos rendimentos da coroa.

O sistema administrativo implementado em Ormuz, a partir de 1543, foi igual ao implementado em Goa e Malaca, onde a alfândega estava subordinada à feitoria, para onde se canalizava os seus rendimentos fiscais, apesar de operar de uma forma autónoma. Para além do feitor, e de dois escrivães e servidores que os auxiliavam, a gestão administrativa comercial e financeira contava ainda com um almoxarife dos armazéns e mantimentos. Foi por causa da complexidade logística das armadas, que todos os anos partiam de Ormuz para o Mar Vermelho, que se criaram os cargos de almoxarife dos armazéns e dos mantimentos. Contudo, devido às faltas e às práticas duvidosas cometidas pelos almoxarifes, e pelos desvios registados de artilharia, munições e armas, a coroa decidiu extinguir o ofício de almoxarife em várias praças do Estado da Índia, como aconteceu em Ormuz, a partir de 1596³⁸⁵.

A base financeira de Diu provinha do comércio com o Guzerate, de onde a fazenda real tirava elevados rendimentos fiscais da importação e exportação de produtos. Todas as fazendas que entrassem em Diu por via marítima eram taxadas a 10%, valor que foi sucessivamente sofrendo reduções, até se chegar a uma taxa fixa de 4%. O movimento

³⁸⁴ Tributo de vassalagem. Disponível em <<https://dicionario.priberam.org/p%C3%A1reas>>.

³⁸⁵ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 105-113.

por via marítima de bens alimentares era taxado nos 6% pela renda do mandovim dos mantimentos. Este tributo completava-se com um outro designado por renda da alfândega de Gogalá, oriundo do sistema fiscal do sultão, e que recaía sobre os direitos de importação lançados sobre os mantimentos que vinham da terra firme, como os tecidos de algodão que entrassem em Diu. Com a finalidade de custear a armada de defesa das cáfilas de Cambaia e para o reforço militar contra os holandeses, os mercadores gentios pagavam, no século XVII, mais 2%, de forma voluntária, sobre todas as mercadorias que entravam na alfândega. Igualmente de carácter voluntário era aceite, em 1620, o direito do consulado. Desde o início da sua imposição, foi gerido pela Companhia de Jesus e não se contabilizava entre as receitas fiscais régias, ao contrário da renda dos 2%³⁸⁶.

Tal como Damão, já que partilhavam do mesmo soberano, os rendimentos fiscais de Baçaim provinham na sua maioria dos foros das aldeias, pacárias das praganas, caçabés e de outras terras, sendo 75% do total do rendimento anual, face aos 6% que se auferia a partir da alfândega; isto para 1630. Por outro lado, verificou-se o encaminhamento de todas as rendas fiscais que eram do sultão para o feitor português³⁸⁷.

Numa fase inicial, as autoridades portuguesas procuraram continuar as estruturas pré-existentes, limitando-se a colocar um mecanismo centralizador e gestor dos rendimentos fundiários na pessoa do tanadar. Em 1534, criava-se uma feitoria composta por um feitor e por dois escrivães. Nos primeiros tempos havia uma articulação entre a feitoria e as instituições nativas feita através do tanadar-mor, ofício criado logo que Baçaim passou a ser dominada pelos portugueses. O aparecimento do tanadar-mor não foi bem recebido pelas populações, levando a uma resistência, a par das elevadas

³⁸⁶ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 119-123.

³⁸⁷ TEIXEIRA, André – “Baçaim e o seu território: política e economia (1534-1665)”. Tese de doutoramento. Lisboa: 2010, p. 287-294. Para aprofundar mais sobre o sistema fiscal de Damão vide MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 138-143.

despesas oriundas do corpo de oficiais, que levaram à extinção deste ofício por D. João III. Desta forma, a jurisdição fiscal do povo de Baçaim passava a estar a cargo do feitor³⁸⁸.

Os elevados rendimentos fundiários, oriundos das cerca de trezentas e vinte e sete aldeias fizeram com que Baçaim fosse uma das mais rentáveis praças do Estado da Índia. “Baçaim foi sempre a terceira ou quarta possessão mais rendosa, em Quinhentos apenas superada por Goa e Ormuz, na centúria seguinte também por Diu. Em 1635, com a perda da cidade do Golfo Pérsico, o bloqueio neerlandês dos Estreitos de Malaca e a baixa vertiginosa do comércio de Diu ante a concorrência de Surrate, Baçaim foi a segunda posição mais rentável do Estado”³⁸⁹.

Os estabelecimentos portugueses no Malabar não tinham receitas próprias que lhes permitisse ter um estatuto de recebedorias dotadas de jurisdição fiscal. Apesar disto, o seu valor político era de extrema relevância para a viabilidade da Carreira da Índia, sendo pontos estratégicos. Simão Botelho dizia, em 1554³⁹⁰, que Portugal não tinha renda nenhuma em Cochim, porque o rei tinha dado os direitos da alfândega ao rei de Cochim, como mercê. Apesar disto, o vedor da fazenda Afonso Mexia não foi impedido de cobrar direitos alfandegários sobre algumas mercadorias despachadas pelos súbditos do rei português no porto de Cochim, situação que por vezes provocava disputas e conflitos. Além desta imposição, foi lançado sobre Cochim o tributo do 1% das fortificações, que era administrado pela câmara municipal e que incidia sobre as mercadorias que entravam na alfândega.

Ao contrário de Cochim, nas restantes praças do Malabar não foi necessário criar uma estrutura administrativa complexa, de forma a gerir os bens e recursos da coroa. Muitas destas feitorias perderam importância e com ela alguns dos seus oficiais do

³⁸⁸ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 128-137.

³⁸⁹ TEIXEIRA, André – “Baçaim e o seu território: política e economia (1534-1665)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2010, p. 291.

³⁹⁰ FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsidios para a historia da India portugueza publicados de ordem da classe de sciencias moraes, politicas e bellas-lettas”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1868, p. 145-404.

núcleo primitivo, que estavam vinculados à gestão dos interesses comerciais régios. Tal aconteceu com Cananor, que, com uma feitoria criada em 1503 e com um quadro de oficiais estável de cerca de vinte indivíduos, viu este número ser reduzido a partir de meados do século XVI, quando perdeu relevo face à afirmação de Cochim e de Coulão, como principais pontos no fornecimento da pimenta para o reino. Desta forma, o feitor de Cananor ficou unicamente com funções de gestão quotidiana das transferências de numerário, mercadorias e munições que chegavam por via de Cochim³⁹¹.

2.2. Edificar a capital: Cochim versus Goa

A ideia de capitalidade surge associada à emergência do «Estado Moderno». Com a presença da corte e da cabeça do rei numa cidade, que seria a capital, podemos dizer que esta cidade assumia domínio sobre um reino. “A cabeça de um reino é a cidade onde se encontra o rei, cabeça do corpo político”³⁹². A capital do reino só pode ser a sua cabeça se as relações com a periferia forem suficientemente coesas, de forma que a área de atuação fosse equilibrada. Estas relações só eram possíveis por meio de instituições jurídicas, administrativas, financeiras, pelo uso de uma moeda comum, ou pela representação cartográfica de um espaço, como elemento unificador das relações de poder. Se as relações entre o centro e a periferia fossem desequilibradas, o poder da capital ficava enfraquecido.

A constituição de uma capital na Índia só foi possível a partir do momento que o conjunto de poderes efetivos do rei, e não tanto os atributos simbólicos da realeza, foram duplicados, e foram associados ao exercício dos oficiais régios, passando agora a existir um magistrado investido de poderes reais que representava o rei, num espaço além metrópole. Com a criação da figura do vice-rei dá-se uma transformação, já que se verificou uma dependência dos organismos de administração central, a cunhagem de

³⁹¹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 208-209.

³⁹² SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 30.

moeda e até uma corte. “O sistema vice-real encontra-se, portanto, na raiz da ideia de capital”³⁹³.

Em 1505, na Índia estava formada uma capital jurídica, mas faltava afirmá-la territorialmente. A escolha do espaço nunca foi pacífica entre o século XVI e o XIX, havendo numerosas discussões, tendo sempre em conta dois argumentos: as formas de pensar sobre a organização política da presença portuguesa no Oriente, e a própria evolução da situação política externa do Estado da Índia.

Em Cochim, em 1503, era edificada uma fortaleza e a presença portuguesa estava condicionada a uma coexistência com o rei local. O rei de Cochim concedeu aos portugueses a possibilidade de aprestarem as suas embarcações e fixarem algumas instituições administrativas centrais. D. Francisco de Almeida foi encarregue pelo monarca de sondar os habitantes locais para se tornarem súbditos do rei português, após a morte do rei local. Surgiria assim a possibilidade de Cochim se tornar a sede do governo, em 1505.

Quando Goa é conquistada em 1510, sendo a primeira cidade sobre a qual se aplicou soberania plena, Cochim perde a preferência e alterna com Goa, entre 1510 e 1530. Afonso de Albuquerque preferia Goa e via-a como uma mais-valia porque: era uma cidade rica, dotada de elevadas rendas, um relevante centro comercial e com significativa importância na costa do Malabar. Por outro lado, nela confluía uma lucrativa rede de comércio de cavalos que vinha de Ormuz para Vijayanagar e Decão, e tinha terras produtivas capazes de tornar os portugueses autossuficientes no abastecimento de mantimentos das armadas e dos oficiais da Índia. A estas referências acrescem-se as boas condições para a construção naval, por aqui afluir madeira e oficiais especializados; e por gozar de uma posição privilegiada. A oposição via Goa como um espaço não rentável economicamente, ao serem elevadas as despesas que a fazenda real teria com ela, nomeadamente com a sua defesa, devido às investidas militares do sultão de Bijapur. Por outro lado, diziam que a terra era insalubre e que provocava uma

³⁹³ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 36.

elevada taxa de mortalidade. Apesar do desejo de Afonso de Albuquerque de instalar em Goa o centro governativo, tal não aconteceu, já que as funções centrais, como a Casa da Matrícula e a Casa dos Contos, responsáveis pela gestão financeira, continuaram em Cochim. Em Goa unicamente conseguiu-se instalar uma corte, transformando-a numa cidade cosmopolita.

A transformação de Goa como capital só ocorreu em 1530, durante a governação de Nuno da Cunha. Contudo, algumas mutações que ocorrendo a partir de 1515 permitiram consolidar Goa como a capital do Estado da Índia. Após a morte de Afonso de Albuquerque sucedeu-lhe Lopo Soares de Albergaria que defendia uma política descentralizadora, que ficou conhecida como a “Grande Soltura”, permitindo o estabelecimento e multiplicação de particulares no Golfo de Bengala e na Península Malaia. A governação de Diogo Lopes de Sequeira e de D. Duarte de Menezes foram marcadas pela dualidade entre a centralização e a descentralização. No entanto, foi durante a governação de Diogo Lopes de Sequeira que se tomaram medidas importantes a nível administrativo a favor de Goa, como: redefiniram-se as competências do capitão, do feitor e dos oficiais da cidade e do tanadar da ilha de Tissuari; acertou-se o quadro tributário, de forma a pôr fim aos abusos fiscais; definiram-se as condições de abastecimento da cidade e a circulação dos indivíduos para fora da cidade; e estabeleceu-se a existência de um caderno onde fosse anotado todos os cartazes³⁹⁴ e licenças concedidos pelo capitão. Apesar destes avanços, a nível financeiro nada foi alterado, continuando Cochim a ser o ponto central.

Disputas pela sucessão legítima marcaram a transição de governação entre D. Duarte de Meneses e Lopo Vaz de Sampaio e Pero de Mascarenhas. Ambos estavam em exercício do poder porque tinham sido nomeados por diferentes vias de sucessão e, neste cenário, Goa e Cochim assumem-se como palcos desta disputa. Em Goa instalou-se Lopo Vaz, fazendo com que a cidade assumisse um papel de relevo. Findas as contendas entre Lopo Vaz de Sampaio e Pero de Mascarenhas, a alternância entre Goa e Cochim continuou, já que o governador tinha em Goa todas as estruturas de governo,

³⁹⁴ Salvo conduto concedido a um navio em troca do pagamento ou de um privilégio.

e em Cochim tinha que supervisionar a carga das naus da Carreira da Índia. Em Cochim encontrava-se a principal nobreza da Índia, fazendo com que esta cidade fosse superior a Goa.

Quando Nuno da Cunha assume o poder, em 1529, tomou as primeiras medidas relativas a Goa. Levou para Goa a Casa dos Contos, a Casa da Matrícula e os oficiais régios, por achar que aqui estavam mais perto da sua contenda em Cambaia, ficando em Cochim somente o apresto das embarcações. Esta medida desagradou o rei de Cochim, agravando-se após Nuno da Cunha ter feito as pazes com o rei de Calecut, inimigo do rei de Cochim. Desta forma, Nuno da Cunha definia Goa como o centro do poder e terá sido a guerra de Cambaia a principal razão para esta mudança, já que Goa era mais central do ponto de vista militar e estratégico. Apesar da mudança do centro de poder para Goa, Cochim continuava a ser o espaço onde se realizava o carregamento da pimenta para a Rota do Cabo.

Goa desenvolvera-se graças ao próspero comércio dos cavalos, que trazia avultadas rendas para a fazenda real; a uma sociedade ultramarina que misturava portugueses com os locais; e à importância que assumia em termos da construção naval. Com este desenvolvimento, Goa tornava-se semelhante a Lisboa enquanto capital, detendo características similares à metrópole: nela residia o poder central quer temporal, quer espiritual; tinha jurisdição régia, por meio da representação dos poderes feita pela presença do vice-rei na cidade e com ele a sua corte (oficiais maiores e menores) com funções similares à de Lisboa; por ser a sede das principais instituições administrativas e financeiras, como a Casa dos Contos, a Casa da Matrícula, a Relação de Goa, a Mesa de Consciência e Ordens, e a Torre do Tombo; por ser a sede da jurisdição eclesiástica superior; pela presença de uma população numerosa e cosmopolita, decorrente do cruzamento de rotas de proveniência longínqua; e pela existência de uma malha urbana hierarquizada.

Perante este cenário, a Cochim restava-lhe o papel de grande porto onde chegavam e partiam as armadas anuais; importância que somente perde em 1611,

quando deixa de ser o porto secundário da chegada das armadas vindas do reino, após serem desviadas para Goa³⁹⁵.

³⁹⁵ SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 138-148; Entre Velha Goa e Pangim: a capital do Estado da Índia e as reformulações da política ultramarina. “Revista Militar”, vol. 51 (1999), p. 3-14.

3. Órgãos de gestão naval (Lisboa versus Goa)

Como afirma Hespanha, “o poder só se detém quando se exerce”³⁹⁶, e na verdade as transformações político-administrativas que decorrem desde o século XV até ao XVII são prova disso mesmo. Cada órgão tinha a sua própria função, e para o exercer necessitava de autonomia que garantisse a sua funcionalidade. Esta autonomia exigia um coordenador no centro, neste caso o rei, que era responsável pela harmonia, paz e segurança, e que evitava a intrusão de funções e competências entre órgãos. O rei assumia a função de cabeça do reino, sendo sobre ele que recaia a coordenação de todos os órgãos e membros, como se tratasse do prolongamento do seu corpo. Esta realidade torna-se mais evidente quando pensamos na periferia, como a Índia ou o Brasil, em que o rei não é um “corpo presente”, e, para garantir domínio, tinha que fazer o seu poder representar-se através de órgãos administrativos, que fossem a sua imagem³⁹⁷. O exercício do poder deveria corresponder às características naturais do território e adaptar-se à sua forma e às suas fronteiras³⁹⁸.

A burocratização do poder empreendeu transformações profundas na forma como se exercia o poder político-administrativo. Passamos de um século, como o século XV, onde se verifica a atribuição de algumas responsabilidades a desembargadores, para um século, como o século XVI, em que se atesta a autonomia de algumas instituições como o Desembargo Régio, e a institucionalização de novos órgãos, como os tribunais e os conselhos. As instituições criadas à época funcionavam colegialmente para dar suporte e aconselho ao rei, bem como exerciam funções de carácter normativo, governativo ou judicial. Estes sistemas burocráticos reproduziram-se e deram lugar a outros órgãos, ou à reformulação de órgãos já existentes. Por isso mesmo, quando chegamos ao século XVI, vemos que o aparelho político-administrativo que apoiava o

³⁹⁶ HESPANHA, António – “As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII”. Coimbra: Almedina, 1994, p. 40.

³⁹⁷ Não nos esqueçamos que o Vice-rei é exemplo disto.

³⁹⁸ SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 75-76; HESPANHA, António – “As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII”. Coimbra: Almedina, 1994, p. 85-113.

rei era composto por quatro conselhos – o Conselho do Estado, o Conselho da Fazenda, o Conselho da Índia e a Mesa da Consciência e Ordens –, por três tribunais – a Casa da Suplicação, a Relação do Porto e o Desembargo do Paço –, e por uma Junta – a Junta dos Contos. A estes organismos somavam-se mais três, encarregues da administração periférica, como o Conselho de Portugal, a Relação da Índia e a Relação do Brasil.

Não é nosso propósito fazer aqui um resumo da história institucional do poder em Portugal, mas sim, partindo desta realidade compreender que órgãos existiam e quais interferiam na gestão naval quer no reino, quer na Índia e, em limite, colocá-los em confronto, de forma a compreender o sistema de gestão além-mar.

3.1. Lisboa

Para além de uma entidade soberana, que exercia autoridade sobre os seus territórios, por meio de um sistema centralizado, o Estado português também foi um estado comercial, que estabeleceu contratos e monopólios, negociando segundo os seus interesses. A empresa comercial criada exigia uma gestão administrativa centralizada e estruturada, para assim manter a rede monopolista que havia criado. Desta forma, foram criados órgãos administrativos que tentaram corresponder às necessidades régias e à gestão naval e comercial da época. “Um território com uma organização política, com fronteiras devidamente delimitadas e defendidas (militarmente, quando necessário), com um rei (e um aparelho burocrático) que o pretende dirigir e fiscalizar, com hierarquias de poder e de tomadas de decisão que a todos afectam tem de se organizar para captar rendimentos que permitam sustentar a sua existência e funcionamento. Não há Estado – mesmo que ainda embrionário ou com uma arquitectura tendente – sem uma organização financeira”³⁹⁹.

Nos inícios do século XVI surgiram as vedorias, que regulamentavam a administração central e periférica da fazenda régia. Entre as suas competências, a nível central, contava-se com o desembargo, a confirmação dos aforamentos,

³⁹⁹ MAGALHÃES, Joaquim Romero – A Fazenda. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 89.

arrendamentos, provisão dos ofícios, inquirições aos arrecadores de impostos, jurisdição contenciosa e ainda competências em torno da contabilidade, da escrituração e assentamento dos livros de contas e tombos. Quando falamos nas suas competências a nível periférico estas tinham poderes sobre a regulamentação da atividade dos contados, dos almoxarifes, dos recebedores e dos rendeiros⁴⁰⁰.

O regimento das vedorias pressupunha a criação de três vedorias – a do Reino, a de África e Contos, e a da Índia. Não estavam unificadas pela falta de um vedor-mor, determinando autonomia para cada vedoria, resultante em três tribunais diferentes. “A cada vedoria correspondiam três áreas de intervenção: a «administração da Fazenda» (recolha das rendas, inspecção e fiscalização das contas dos almoxarifes e contadores, e administração particular dos bens do monarca e preparação do despacho régio no que concernia a assuntos de «graça»); a «jurisdição voluntária» (arrendamentos e aforamentos); a «jurisdição contenciosa» (apreciação, em apelação ou agravo, das sentenças dos almoxarifes, provedores e erros de ofício ou de feitos em que fossem parte dos rendeiros da coroa)”⁴⁰¹.

A Casa dos Contos estava em articulação com as vedorias e estava responsável pela fiscalização da contabilidade e pelo assentamento das contas e dos tombos, sendo, desta forma, o núcleo central do controlo das receitas e despesas do estado. O contador-mor tinha a ajuda de três contadores e um provedor, que estava encarregue da fazenda particular do rei. Em 1560, a Casa dos Contos era substituída pelos Contos do Reino e Casa, após unificação dos Contos de Lisboa com os mais contos dos almoxarifados existentes.

A Casa dos Contos havia surgido no século XIII, com D. Dinis, e tinha como objetivo concentrar numa repartição as contas da fazenda régia. Por volta de 1375, a organização da Casa dos Contos já estava definida, como pode comprovar a carta de privilégio

⁴⁰⁰ SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 80-81; HESPANHA, António – “As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII”. Coimbra: Almedina, 1994, p. 236-238.

⁴⁰¹ SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 81.

atribuída a 4 de outubro de 1375 aos contadores, escrivães e porteiro dos Contos, para comprarem no reino pão e o que necessitassem para o seu sustento⁴⁰². “(...) nos Contos reuniam-se todos os documentos e contas que diziam respeito aos proventos e fontes de receita da coroa (rendas, direitos, etc.) assim como todos os que diziam respeito às despesas públicas. Ao lado destes, e intimamente relacionados com eles, amontoavam-se as cartas de quitação, os regulamentos dos câmbios, toda a legislação concernente à administração económica e financeira do país, os contratos de arrendamento das sisas e de quantos outros direitos e tributos reais”⁴⁰³.

Durante o reinado de D. Afonso V verificamos uma individualização dos Contos, entre Contos de Lisboa e Contos da Casa Real, por forma a permitir uma maior autonomia e centralização da contabilidade pública. Assim, aos Contos de Lisboa cabiam todas as receitas e as despesas referentes ao tesouro, à alfândega, ao armazém, à portagem, aos fornos dos biscoitos, ao celeiro, à moeda, às obras da cidade e ao paço da madeira. Aos Contos da Casa Real dizia respeito as sisas reais, as dívidas para com o rei, as receitas e as despesas das embarcações reais, as dos hospitais, as das capelas, as dos compradores do rei, as dos estaleiros, as dos arrendamentos dos bens, das propriedades, dos direitos e as rendas reais, etc⁴⁰⁴. Em 1514, os Contos da Casa transformam-se em Contos do Reino e Casa, continuando a existir em paralelo com os Contos de Lisboa; transformação decorrida em consequência das alterações socioeconómicas, que implicaram um ajustamento da administração pública⁴⁰⁵.

Chegados ao século XV tínhamos duas repartições de contabilidade real – uma geral, composta pelos Contos do Reino e Casa, e outra mais particular, os Contos de Lisboa, que agregava a contabilidade da capital. Com o avolumar das receitas e das despesas, em consequência do fluxo proveniente da Expansão, os Contos do Reino e

⁴⁰² RAU, Virgínia – “A Casa dos Contos”. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1951, p. 7, 10.

⁴⁰³ RAU, Virgínia – “A Casa dos Contos”. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1951, p. 14.

⁴⁰⁴ RAU, Virgínia – “A Casa dos Contos”. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1951, p. 17-18.

⁴⁰⁵ RAU, Virgínia – “A Casa dos Contos”. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1951, p. 27.

Casa tornaram-se no ponto central de toda a fazenda real, deixando os Contos de Lisboa e os restantes contos locais gerirem financeiramente os respetivos almoxarifados. Contudo, estes contos estavam subalternizados aos Contos de Lisboa e estes, consequentemente, aos Contos do Reino e Casa.

Em 1560, com D. Sebastião, os Contos do Reino e Casa e os Contos de Lisboa fundem-se num só, tornando-se no órgão mais centralizador e fiscalizador da fazenda régia⁴⁰⁶. “Quando se ordenou que os Contos do Reino e Casa residissem e estivessem na cidade de Lisboa e os que nela havia se extinguissem, ficou estabelecido que as contas das casa de Lisboa passassem a ser tomadas e recenseadas nos Contos do Reino aos tempos ordenados pelos regimentos da fazenda; para essas contas se tonarem e acabarem com mais brevidade, as petições de descontos e as dúvidas postas pelos contadores e provedores, que anteriormente se despachavam na fazenda, passaram a ser despachadas na Casa dos Contos do Reino e Casa pelo vedor da fazenda, a quem pertencia o cuidado das cousas dos Contos, com o contador-mor e outros oficiais da casa (...)”⁴⁰⁷.

O regime de vedorias permaneceu até à reforma filipina, em 1591, quando se dá a criação do Conselho da Fazenda, passando para um governo sinodal. A recolha das receitas e das despesas foram centralizadas e, assim, menorizou-se as fugas e as fraudes, seguindo uma doutrina já experimentada em Espanha. Os problemas de coordenação entre as vedorias, a par da dificuldade de comunicação entre o centro e a periferia, terão levado à criação do Conselho da Fazenda. Chegava ao fim o regime das vedorias⁴⁰⁸. O Conselho da Fazenda passava a ser a autoridade máxima a seguir ao rei, tendo competências em todos os assuntos referentes à fazenda real, desde o reino ao ultramar.

⁴⁰⁶ RAU, Virgínia – “A Casa dos Contos”. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1951, p. 27-30.

⁴⁰⁷ RAU, Virgínia – “A Casa dos Contos”. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1951, p. 82.

⁴⁰⁸ HESPANHA, António – “As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII”. Coimbra: Almedina, 1994, p. 238.

O Conselho da Fazenda era composto por um presidente, quatro conselheiros e quatro escrivães, que estavam divididos por repartições: um para o reino; um para a Índia, Mina, Guiné, Brasil, Ilhas de São Tomé e Cabo Verde; um para os mestrados, Ilhas dos Açores e Madeira; e um para África, Tribunal dos Contos e Terças. As quatro repartições administrativas que possuía tinham como objetivo gerir as alfândegas, os estaleiros reais, a Casa da Índia e a Casa dos Contos, a par dos almoxarifados e das comarcas.⁴⁰⁹ “O Conselho da Fazenda possuía competências regimentais para despacho ordinário e os conselheiros preparavam ainda, através de consultas, a decisão régia em matéria de despacho extraordinário. Como tribunal, tinha capacidade jurisdicional contenciosa nos «feitos da Fazenda», sendo a última instância de recurso (sem apelo, nem agravo). Em termos de jurisdição voluntária, competia-lhe fiscalizar os contratos de arrendamento (para a recolha de impostos) e proceder à prova de vida dos tencionários, obrigando os beneficiários a apresentar certidões de baptismo e títulos de tença⁴¹⁰”. A par destas competências, era ao Conselho da Fazenda que estava entregue o despacho das naus e das armadas da Índia, o assentamento da tripulação e a inspeção dos tombos dos almoxarifados. Em termos de administração periférica, o Conselho da Fazenda estava em constante articulação com os provedores, almoxarifes, contadores, rendeiros e outros oficiais da fazenda real.

O sistema jurisdicional que se havia criado revelou, com a experiência, que a recolha das rendas era lenta. Para responder ao problema, criou-se a Junta dos Contos, em 1604; uma junta, semelhante a um conselho, embora mais pequena. Era presidida por um juiz executor, que tinha um conselheiro do Conselho da Fazenda e um desembargador da Casa de Suplicação, apoiados por seis escrivães, um tesoureiro e um escrivão para expediente geral⁴¹¹.

⁴⁰⁹ LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 81-82, 87.

⁴¹⁰ SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 82.

⁴¹¹ SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 83-84.

No mesmo ano era criado o Conselho da Índia que assumiu todas as matérias relativas aos ofícios do ultramar (Estado da Índia, Brasil, Guiné, Ilhas de S. Tomé e Cabo Verde, com exceção das Ilhas dos Açores e da Madeira, e algumas partes de África). Além destas responsabilidades, o Conselho da Índia tinha a seu cargo a provisão dos bispados, até então entregue à Mesa da Consciência e Ordens. Em contrapartida, não tinha competências quanto ao despacho das naus e armadas da Índia, à compra e administração da pimenta, aos direitos das alfândegas e cobrança das rendas reais, que continuavam a cargo do Conselho da Fazenda, de maneira a concentrar a gestão financeira das receitas do Estado.

A criação do Conselho da Índia esteve na base da ausência de um órgão que se responsabilizasse pelas partes da Índia, tal como existia em Espanha, desde 1524. Esta medida foi vista como a primeira tentativa de centralização dos assuntos relativos ao ultramar⁴¹². Os constantes ataques holandeses às naus portuguesas, a falta de oficiais para os tribunais que despachassem as petições necessárias, e os tardios envios dos despachos por parte da corte sediada em Espanha, terão contribuído para a edificação do Conselho da Índia, conscientes da necessidade de um organismo que unificasse todos os assuntos relativos às possessões portuguesas⁴¹³.

O Conselho da Índia era composto por um presidente (que devia ter ocupado o cargo de vice-rei ou governador da Índia), por quatro conselheiros (dois de capa e espada, ou seja, nobres, e dois letrados) encarregues do despacho dos negócios, assuntos da justiça, da guerra e da Igreja, dois secretários e dois porteiros, a que se somava um número interminável de escrivães⁴¹⁴.

⁴¹² HILÁRIO, Ana – “O Conselho da Índia e o seu papel no provimento das principais fortalezas do Índico (1604-1614)”. Tese de Mestrado. Lisboa, [s.d.], p. 1.

⁴¹³ LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 98-102.

⁴¹⁴ HESPANHA, António – “As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII”. Coimbra: Almedina, 1994, p. 255; SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 85-88; LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 103-104; HILÁRIO, Ana – “O Conselho da Índia e o seu papel no provimento das principais fortalezas do Índico (1604-1614)”. Tese de Mestrado. Lisboa, [s.d.], p. 43.

Quanto aos ordenados atribuídos, o presidente auferia o mesmo que o presidente da Mesa de Consciência e Ordens, ou seja, cerca de 400 mil reis e os conselheiros receberiam 300 mil reis por ano⁴¹⁵.

Em termos de funcionamento, o Conselho devia reunir-se todos os dias, em sede própria, durante três horas, da parte da manhã, onde os assuntos eram decididos por meio de votação. Quando os votos eram discordantes, seriam registados e dados, sob consulta, ao rei, depois de serem analisados pelo presidente. Para auxiliar na divisão do trabalho, o Conselho da Índia estava separado em duas secretarias: uma para os negócios relativos ao Brasil, Guiné, Ilhas de S. Tomé e Cabo Verde; e outra responsável, em exclusivo, pelos assuntos relativos à Índia⁴¹⁶.

Todavia, este órgão só funcionou durante dez anos, sendo extinto em 1614. Enquanto um conselho territorial assumiu muitas das funções que estavam a cargo da Casa da Suplicação, do Conselho da Fazenda, da Mesa da Consciência e Ordens e do Desembargo do Paço. Isto traduziu-se em vários conflitos administrativos, que contribuíram para o encerramento do Conselho da Índia. Os antigos tribunais foram relutantes quanto à aceitação do regimento que estabelecia o Conselho da Índia, acabando por manter as suas tradicionais funções, que agora já não lhes competia. Perante a sua extinção, as suas competências foram distribuídas pela Mesa da Consciência e Ordens e pelo Conselho da Fazenda, encarregue das responsabilidades relativas à Índia⁴¹⁷.

⁴¹⁵ LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 104.

⁴¹⁶ LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 104-105. Para um conhecimento mais aprofundado sobre o funcionamento do Conselho da Índia vide HILÁRIO, Ana – “O Conselho da Índia e o seu papel no provimento das principais fortalezas do Índico (1604-1614)”. Tese de Mestrado. Lisboa, [s.d.], p. 43-49.

⁴¹⁷ HESPANHA, António – “As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII”. Coimbra: Almedina, 1994, p. 256; SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 86; LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 112-113.

A existência destes organismos mais centralizadores não invalidou a criação de outros órgãos de carácter mais específico quer do ponto de vista comercial, quer do ponto de vista da logística naval. Analisar o sistema administrativo do império implica ter sempre em articulação as estruturas que aprovisionavam, escoavam e armazenavam os produtos que chegavam, e que apetrechavam as armadas e as naus. Para além disso, é importante ter em conta o sistema de contratação de viagens e os regimes de compra e venda das especiarias nos mercados europeus.

A estrutura comercial do Estado, enquanto empresa, começou nas últimas décadas do século XIV com a constituição da feitoria da Flandres. No final do século XV foi transferida de Burges para Antuérpia, e tinha como função coordenar as diversas atividades comerciais portuguesas no Norte da Europa, funcionando como uma espécie de armazém de produtos que eram exportados e importados. Paralelamente, angariava receitas e realizava serviços de compra e venda de produtos. A importância que os feitores adquiriram ao longo do tempo fez com que passassem de meros mercadores a agentes do rei, assumindo como principais funções a recolha de informações económicas, financeiras, diplomáticas, militares, políticas e culturais. Foi este modelo que inspirou a criação de feitorias em África, na Índia e no Brasil, embora adaptadas às configurações locais. Na Europa, as feitorias estavam localizadas em pontos estratégicos e com elevada importância a nível comercial.

A primeira afirmação da presença portuguesa num dado espaço foi por meio das feitorias, onde se tentou uma maior aproximação aos povos e mercadores locais. Nos primórdios das viagens portuguesas eram utilizadas como armazéns dos produtos comprados a nível local, espaço de venda, centro de cobrança de impostos e de abastecimento, e estaleiro de reparação naval⁴¹⁸.

Por volta do ano de 1501, D. Manuel criava o cargo de provedor dos Armazéns (em substituição do recebedor dos Armazéns), independente do provedor da Casa da Índia, em consequência da densidade do trato comercial proveniente da Índia.

⁴¹⁸ BETHENCOURT, Francisco – A Administração da Coroa. In BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa. Lisboa: Temas e Debates, 1998, vol. 1, p. 393, 396.

O provedor dos Armazéns surgiu num contexto de crescimento económico da Carreira da Índia, e por isso, passou entre as suas vastas funções, a entregar os navios apetrechados à Casa da Índia para a Rota do Cabo. Segundo Mendes da Luz, “o provedor dos Armazéns teria poderes para convocar mareantes, guardas dos navios, carpinteiros, calafates, ferreiros, etc, tantos quantos fossem necessários para o governo ou fabricação e conserto das naus. Outrossim se declara que as autoridades do Reino, desde os vedores da Fazenda até aos juízos locais deviam conceder ao provedor toda a classe de facilidades para melhor cumprimento da missão que lhe competia, a qual se estendia ainda ao corte de madeiras destinadas à fabricação das naus, para cujo transporte ele poderia tomar os barcos e batéis que julgasse necessários”⁴¹⁹. Em 1570, D. Sebastião atribuía ao provedor dos Armazéns a responsabilidade de escolher os pilotos, mestres, marinheiros e mais oficiais das naus e os bombardeiros, enquanto os capitães dos navios eram escolhidos pelo rei. A escolha dos pilotos, mestres e marinheiros devia recair sobre aqueles que tivessem mais experiência, e sobretudo por aqueles que já tivessem andado na Carreira da Índia. Para ocupar o cargo de provedor eram escolhidos fidalgos da Casa Real, que auferiam uma tença de cerca de 40 mil reis, auxiliados por dois homens, que recebiam 1800 reis⁴²⁰.

Dependente da jurisdição do provedor dos Armazéns passou a estar o almoxarifado da ribeira e o Armazém das Armas, de onde provinham os soldados que partiam nas armadas para a costa africana, indiana e brasileira. Do ponto de vista orgânico-funcional, sabe-se que em 1551 o seu corpo de oficiais era composto por um tesoureiro, quatro escrivães, seis homens e um mestre de fazer velas, que contava com

⁴¹⁹ LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992, p. 38.

⁴²⁰ LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 63-64.

quatro obreiros, a que se adicionava oito mulheres de fazer velas latinas, um patrão-mor e outro pequeno, e seis trabalhadores⁴²¹.

3.2. Goa

Para sustentar a gestão dos interesses comerciais da coroa e a incorporação e gestão das rendas tributárias, havia que criar na Índia estruturas administrativas que tivessem a seu cargo essas funções. Assim, até 1510, a rede administrativa criada na Índia baseou-se em feitorias, como a de Cochim, Cananor, Quíloa, Sofala e Moçambique, fundadas sob interesses comerciais que desempenhavam funções de apoio logísticos e estabeleciam ligações comerciais com os governantes locais.

A partir de 1510, houve a necessidade de crescimento desta estrutura administrativa, conforme os mecanismos de arrecadação e de gestão das rendas tributárias se tornavam mais complexos, na sequência da conquista de novos territórios. Desta forma, o papel administrativo passava para as alfândegas e tanadarias, incorporando no sistema organizativo estruturas já pré-existentes.

Enquanto a Casa da Índia, em Lisboa, enviava dinheiro para a compra da pimenta, era do dinheiro das feitorias da Índia que se alimentava todo o aparelho administrativo, eclesiástico, militar e naval. A criação de uma estrutura financeira surge em 1505, com a nomeação do vice-rei, em que feitores e almoxarifes passaram a executar ordens de um membro superior no Estado da Índia. Esta área de governação alcançou autonomia em 1517, a partir do momento que se verificou a separação de algumas áreas jurídicas, que estavam confiadas à competência do vice-rei. Surgia, assim, a figura do vedor da fazenda, da mesma forma que igualmente nascia o seu homólogo no reino para a administração central.

As funções do vedor da fazenda eram variadas, caindo sobre si responsabilidades de coordenação dos entrepostos comerciais e das fortalezas, o controlo administrativo do comércio da coroa e a fiscalização do carregamento das naus da Carreira da Índia. A

⁴²¹ LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 64.

criação do vedor da fazenda trouxe uma maior articulação com a periferia, já que a partir de 1517, os oficiais do recebimento tinham que dar justificações ao vedor da fazenda, e obedecer às suas ordens de despesa, a par da prestação final de contas dos seus mandatos. O vedor da fazenda podia, ainda, suspender os oficiais que não cumpriam as suas ordens e promover serventias nas vagas que estavam abertas. Apesar do aparecimento da figura do vice-rei em 1517, o seu envolvimento no tesouro real manteve-se inalterado⁴²².

O aparecimento do vedor da fazenda significou a automatização da administração superior da fazenda régia e a sua centralização. Com D. João III empreende-se uma profunda reconfiguração na administração do Estado da Índia, trinta anos depois de se ter criado o ofício do vedor da fazenda da Índia. Determinou que as competências reunidas no vedor da fazenda fossem distribuídas por três oficiais – o governador, a presidência da Casa dos Contos, e a superintendência administrativa e fiscal das periferias do Estado da Índia –, que teriam iguais estatutos, estabelecendo, assim, áreas de intervenção específicas. A reconfiguração traduziu-se na nomeação de um vedor da fazenda do governo, de um vedor da Casa dos Contos, e de um vedor da fazenda das fortalezas, acompanhados por três escrivães.

As conjunturas eram diferentes e justificavam estes ajustes administrativos. Os lucros e os negócios comerciais haviam crescido, o espaço de domínio era mais vasto e como tal, havia mais receitas fiscais para gerir, e a guerra no Mar Vermelho, como o cerco de Diu em 1538, pressionava financeiramente. Neste contexto é compreensível a necessidade de criar organismos capazes de concentrar e contabilizar os bens e as receitas reais.

A reforma que D. João III empreende em 1545 no Estado da Índia, esteve no seguimento de uma política concertada relativamente às possessões ultramarinas. Depois de abandonadas as praças de Safim e Azamor em 1542, havia que consolidar o

⁴²² MIRANDA, Susana Munch – The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the Estado da Índia. “E-Journal of Portuguese History”, vol. 7, nº 2 (2009), p. 3-5; MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 225-227.

empreendimento português na Ásia, e para isso era importante criar organismos de governo central, que estariam sediados em Goa, e que seriam os meios de articulação com os vastos estabelecimentos espalhados pelo Índico. Esta configuração tem na verdade um paralelismo com as três vedorias do reino quer a nível de atuação, quer a nível do seu alcance jurisdicional, bem como na ausência do vínculo hierárquico entre eles. “À semelhança do reino, onde as vedorias da fazenda constituíam tribunais distintos, também os três vedores da fazenda do Estado da Índia exerciam os seus cargos em autonomia funcional”⁴²³. O fluxo de informação fazia-se através da articulação institucional entre os três vedores, devendo cada um transmitir o que fosse necessário ao outro.

Apesar da suposta articulação harmoniosa entre as três vedorias, é perceptível que uma delas se sobrepusesse a todas as outras, tal como ocorreu com a vedoria da fazenda do governo⁴²⁴. Como principais funções tinha: “no domínio da administração da fazenda (...) coordenar a carga e descarga das naus do reino, realizando, para esse efeito, uma deslocação anual a Cochim; contratar a aquisição de pimenta; assegurar o provimento em munições e abastecimentos das armadas e feitorias; garantir o provimento de todos os soldados que circulassem pelo Oriente, mandando comprar os mantimentos necessários; zelar pela boa arrecadação dos direitos reais nos lugares onde acompanhasse o governador; mandar registar os bens, direitos e rendas da coroa num livro de tombo, de acordo com as informações enviadas pelo vedor da fazenda das fortalezas. No domínio da jurisdição contenciosa, estava-lhe atribuído o conhecimento de feitos e petições que envolvessem a fazenda real, dando conhecimento ao procurador dos feitos da coroa; os casos «de qualidade» seriam remetidos ao juiz dos feitos para instrução do processo, despachando-se até sentença final com o concurso do chanceler ou de um desembargador nomeado para o efeito”⁴²⁵.

⁴²³ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 236.

⁴²⁴ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 227-239.

⁴²⁵ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 238-239.

O ano de 1550 foi um ano de reformulação do quadro institucional do Estado da Índia. Cria-se o cargo de vedor da fazenda da carga e descarga das naus, após uma complexificação das operações relativas ao apresto e conserto das naus da Carreira da Índia, que obrigava a uma especial exclusividade na solução e gestão de problemas. Este vedor tinha como função coordenar exclusivamente as tarefas relacionadas ao provimento da Carreira da Índia, sendo estanco em Cochim, que era o centro das operações. Em paralelo, verifica-se a extinção do ofício do vedor da fazenda das fortalezas aquando da passagem de Simão Botelho, o único que ocupou este cargo, para vedor da fazenda do governo. Isto fez com que a tutela jurisdicional das fortalezas fosse dividida entre o vedor da fazenda de Cochim e o vedor da fazenda do governo, tendo o primeiro a responsabilidade das fortalezas do Malabar, e o segundo a responsabilidade sobre as restantes fortalezas. O vedor da fazenda da carga das naus atuava em plena autonomia e estava unicamente submetido à tutela do vice-rei ou do governador. Quanto ao vedor da fazenda da Índia, ou vedor da fazenda do governo, as suas funções continuaram inalteradas desde a sua criação, em 1545. Continuava a deter poderes para administrar livremente a fazenda real, articulada com o governador⁴²⁶.

Com o crescimento de Goa, no último quartel do século XVI, o vedor da fazenda do governo passou também a gerir o apresto das naus do reino, mas somente as que chegavam a Goa. A partir de 1612, assumiria ainda a responsabilidade de adquirir pimenta do Canará. Isto traduzia a superioridade hierárquica deste magistrado face ao seu homólogo de Cochim, bem como sobre a Casa dos Contos, a ribeira e a alfândega de Goa. Por estas razões, se pode explicar o porquê de se começar, a partir de 1580, a utilizar a designação de vedor geral da fazenda da Índia ou mesmo vedor da fazenda de Goa.

⁴²⁶ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 241-245.

Com a mudança das instituições de Cochim para Goa, o vedor da fazenda fixou-se na ribeira, num espaço onde igualmente estava a Casa dos Contos e a Casa da Matrícula, justificável pelas suas funções de controlo das armadas⁴²⁷.

A mudança mais significativa implementada, foi a criação do Conselho da Fazenda por Filipe I. Esta mudança resultou da extensão do modelo de administração sinodal e jurisdicional, típico das monarquias hispânicas, aos territórios ultramarinos. A criação deste órgão administrativo esteve em linha com a instituição do mesmo órgão no reino, em 1591, e que levou a uma alteração do estilo governativo, com um maior controlo dos bens e recursos da coroa, por meio de uma estrutura sinodal. Até à sua estabilização na segunda década do século XVII, ao se instituir uma equipa de dois ministros da fazenda e três juristas, para além do vice-rei que servia como presidente do Conselho, a organização deste órgão na Índia esteve imbuído de muita ambiguidade.

Nos primeiros tempos, era evidente uma grande falta de definição institucional, devido à carência de reuniões regulares, que ocorriam de acordo com a disponibilidade dos seus membros ou da própria vontade do governador. Esta ambiguidade deixou claro que a colegiada só intervia em assuntos de elevada complexidade, deixando que o tesouro fosse controlado pelos oficiais do Tesouro de Goa e de Cochim. Tudo muda a partir da segunda década do século XVII, quando o campo de atuação do Conselho se clarifica, passando a intervir no tesouro público e a tomar ações que assegurassem a conservação e o alargamento do estado. Desta forma, o Conselho da Fazenda estava hierarquicamente no topo de todos os órgãos, desde os funcionários do Tesouro à própria Casa dos Contos. Do ponto de vista estrutural, tinha à cabeça o vice-rei ou o governador, e contava com mais cinco deputados: o vedor-geral, o provedor-mor dos Contos, o provedor das contas, o juiz dos feitos e o procurador da coroa. Chegados a

⁴²⁷ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 243, 245.

1602, esta configuração sofre uma alteração ao se substituir o provedor das contas pelo escrivão da fazenda⁴²⁸.

A par da autonomia da governação administrativa do Tesouro em 1517, começou-se a delinear um exíguo núcleo de fiscalização e controlo dos responsáveis por arrecadarem os impostos. Assim, em Cochim, um pequeno grupo de contadores e escrivães começaram a reunir e a dar forma áquilo que seria a futura Casa dos Contos. Nos primeiros anos, esta instituição manteve-se sob controlo da casa principal em Lisboa – os Contos do Reino e Casa. Somente em 1545 alcança autonomia, após ter sido transferida para Goa. A partir deste momento, a Casa dos Contos passou a fiscalizar os oficiais do Tesouro, com as respetivas cartas de quitação emitidas na Índia e assinadas pelo vice-rei.

Nos primeiros anos, o controlo dos efetivos dos oficiais do recebimento não era feito pelo governador. Afonso de Albuquerque mudou este sistema ao introduzir, em 1510, o cargo de contador da feitoria de Cochim. A obrigatoriedade de informar Lisboa das contas finais, levou a que se estipulasse um ofício intermédio que examinasse os oficiais do recebimento, e inspecionasse, de forma direta, o que se passava nas feitorias, quanto às receitas e às despesas. Contudo, como afirma Susana Miranda, é de crer que este sistema só entrasse em funcionamento a partir de 1517 com a nomeação do primeiro vedor da fazenda⁴²⁹. Este núcleo inicial funcionaria na Casa da Fazenda e era composto por um corpo de oficiais, onde estaria o escrivão da fazenda, os contadores e o porteiro. Desde este momento, Cochim tornava-se o centro fiscalizador das receitas do Estado que circulavam nas feitorias. Consequentemente, os oficiais do recebimento tinham de ir anualmente a Lisboa prestar contas aos Contos do Reino e Casa. Em 1527 e 1528, unicamente dois contadores e os seus respetivos escrivães foram a Lisboa

⁴²⁸ MIRANDA, Susana Munch – The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the Estado da Índia. “E-Journal of Portuguese History”, vol. 7, nº 2 (2009), p. 7; “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 247-257.

⁴²⁹ MIRANDA, Susana Munch – The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the Estado da Índia. “E-Journal of Portuguese History”, vol. 7, nº 2 (2009), p. 6; “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 295.

proceder a estes esclarecimentos. Consolidava-se, assim, aquilo que seria a Casa dos Contos da Índia, liderada pelo vedor da fazenda.

Numa fase inicial não tinha uma exclusiva inspeção sobre os oficiais do recebimento, já que partilhava tal tarefa com os Contos do Reino e Casa. Os oficiais do recebimento que atingissem valores superiores a 10 mil cruzados continuavam a ter de ir a Lisboa prestar contas⁴³⁰.

A consolidação da Casa dos Contos de Goa só ocorreu em 1545 quando se criou o cargo de vedor da fazenda dos Contos, acompanhando um novo modelo de especialização do governo da fazenda instituído por D. João III; concedendo a esta instituição autonomia face à sua homóloga no reino. A avaliar pela Casa dos Contos do Reino, a Casa dos Contos de Goa tinha ainda o poder de despachar, até à sentença final, petições e recursos interpostos pelos oficiais da fazenda sobre os contos⁴³¹.

Com a dinastia filipina iniciou-se uma mudança orgânica interna a nível da Casa dos Contos com duas normativas – uma de 1589 e outra de 1605. Por estes meios, tornou-se claro que a sua finalidade, para além de controlar os movimentos contabilísticos dos oficiais de recebimento, podia-se, ainda, responsabilizar quem fosse infrator, tornando-se num verdadeiro tribunal. Em 1584, Filipe I encarregava o vice-rei D. Duarte de Meneses da elaboração de um único documento onde tivesse todas as provisões e regimentos relativos à Casa dos Contos de Goa. Surgia assim, em 1589, o “Regimento da Casa dos Contos de Goa”⁴³², que definia “os procedimentos relativos à tomada de contas, à arrecadação e execução das dividas alcançadas, delimitando-se também as funções dos oficiais que serviam nos Contos”. Apesar de normalizar usos já em prática, este regimento veio estabelecer algumas correções e inovações. Para além destas mudanças, é implementada a Mesa do Despacho dos Contos, que era um conselho fiscal composto por três altos funcionários do tribunal, que tinham a seu cargo

⁴³⁰ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 296-297.

⁴³¹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 297-299.

⁴³² RAU, Virgínia – Regimento da Casa dos Contos de Goa de 1589. “Revista do Centro de Estudos Económicos”, nº 9 (1949). Separata.

a jurisdição voluntária, e a tomada de conhecimento e cobrança das dívidas existentes. Em 1605, normalizava-se institucionalmente as relações entre a Casa dos Contos, o vedor da fazenda e o vice-rei através de uma articulação funcional, terminando um longo conflito sobre níveis de jurisdição entre cada entidade⁴³³.

A nível estrutural, a Casa dos Contos estava organizada hierarquicamente por um órgão principal – a mesa grande dos contos ou a mesa do provedor-mor. O provedor-mor era o oficial superior que contava com o apoio de um escrivão de mesa, por norma contador, e tinha como competências supervisionar a atividade do tribunal. Era a partir da mesa grande dos contos que se fiscalizava e controlava as contas e a arrecadação de dívidas anotadas pelos oficiais da fazenda. Em 1554 e em 1638, o núcleo de oficiais na Casa dos Contos oscilava entre os vinte e sete no mínimo e os quarenta e nove indivíduos no máximo, sendo repartidos por três categorias funcionais. A primeira categoria, que era a melhor e a mais numerosa, contava com oficiais especializados na fiscalização de contas como provedores, contadores e escrivães. Na segunda categoria, estavam os ofícios que não estivessem ligados diretamente à fiscalização das contas, mas que tinham funções que permitiam o funcionamento da casa, como o guarda, o porteiro, o executor das dívidas, o meirinho e os respetivos escrivães. A terceira categoria era os ofícios menores, responsáveis pelas tarefas auxiliares, como os chamadores, os naiques, os peões e os servidores⁴³⁴.

A Casa dos Contos estava subordinada ao vedor da fazenda do governo que tinha poderes para verificar as contas finais da Casa e encerrar a própria Casa dos Contos, “já

⁴³³ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 304-319; Entre o mérito e a patrimonialização o provimento de oficiais na Casa dos Contos de Goa. In STUMPF, Roberta; CHATURVEDULA, Nandini (org.) – “Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII e XVIII)”. Lisboa: CHAM, 2012, p. 84-87; The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the Estado da Índia. “E-Journal of Portuguese History”, vol. 7, nº 2 (2009), p. 7.

⁴³⁴ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 305; Entre o mérito e a patrimonialização o provimento de oficiais na Casa dos Contos de Goa. In STUMPF, Roberta; CHATURVEDULA, Nandini (org.) – “Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII e XVIII)”. Lisboa: CHAM, 2012, p. 88-89.

que nenhuma conta podia obter carta de quitação emitida pelo vice-rei, sem antes levar o visto do vedor da fazenda”⁴³⁵.

Os constantes abusos na fazenda régia, apesar das medidas tomadas por Filipe II de regulamentação e gestão, levaram o rei a empreender uma nova reforma em 1627. Com o Regimento de 1627, o rei instituiu a centralização de toda a fazenda real nos Contos do Reino e Casa, acabando por extinguir a Casa dos Contos de Goa⁴³⁶.

Outro pilar da estrutura governativa e administrativa do Estado da Índia foi a Casa da Matrícula. Este órgão tinha como função registar os soldados que estariam ao serviço do rei, e que iam do reino na Carreira da Índia, estando previamente registados em livros na Casa da Índia de Lisboa, e que auferiam um pagamento à sua chegada à Índia. Esta era uma forma de vincular o serviço destes indivíduos à coroa, que assim receberiam o pagamento do Tesouro real.

Estava hierarquicamente submetida ao vedor-geral e o seu escrivão estava obrigado a cumprir as ordens emanadas pelo provedor-mor ou pela Mesa do Despacho dos Contos. Desta forma, estabelecia-se uma cooperação entre as instituições, visto que a inspeção das contas dos feitores implicava um prévio confronto com os registos da Casa da Matrícula. «Descontos dos cadernos dos feitores» era o nome que se dava a este procedimento, que tinha como finalidade comprovar se os pagamentos a efetuar estavam corretos, já que só recebia pagamento quem tivesse o seu nome nos registos da Casa da Matrícula⁴³⁷.

Igualmente importantes foram a Casa dos Mantimentos e os Armazéns, que estavam dependentes das feitorias, uma vez que os almoxarifes tinham de responder ao feitor. Em 1526, o vedor da fazenda promulgou dois regimentos que permitiam a criação de dois organismos específicos – a Casa dos Mantimentos e os Armazéns –,

⁴³⁵ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 313.

⁴³⁶ Contos, Casa dos. In SERRÃO, Joel (dir.) – “Dicionário de História de Portugal”. Porto: Livraria Figueirinhas, vol. 2, p. 176.

⁴³⁷ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 315-316; The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the Estado da Índia. “E-Journal of Portuguese History”, vol. 7, nº 2 (2009), p. 6.

sendo autónomos entre si e comandados, cada um, por um almoxarife. À Casa dos Mantimentos cabia a responsabilidade de prover de mantimentos as armadas e coordenar as atividades que a elas estavam associadas, como a feitura do biscoito ou a preparação das carnes. Já os Armazéns tinham a seu cargo a guarda da artilharia, das munições e dos materiais para a construção naval. Apesar de diferentes a nível administrativo, os dois almoxarifes tinham características comuns, como a sujeição ao feitor, a recolha de bens e materiais para sua proteção, e a permissão para proceder aos pagamentos. Ao fim de cada triénio, as contas dos almoxarifes eram fiscalizadas⁴³⁸.

Entre 1517 e 1540 a Casa dos Mantimentos e os Armazéns, e consequentemente, a ribeira, respondiam ao feitor e estavam ligados à feitoria. Chegados a 1543 e 1627, cabia ao feitor a responsabilidade sobre a Casa dos Mantimentos, o Armazém, a Ribeira Grande, a Ribeira das Galés e a Casa da Pólvora, estando igualmente todas estas instituições submetidas à feitoria.

A partir da década de 1540, o almoxarifado do Armazém sofre alterações, sendo criado um novo almoxarife da Ribeira Grande ou almoxarife do armazém da ribeira, resultando do corte das iniciais funções do almoxarife dos Armazéns. Esta desmultiplicação está na base da complexidade e do crescimento que a ribeira teve, com o aumento do número de oficiais e das despesas anuais. Tudo o que estivesse relacionado com a gestão dos materiais para as obras dos estaleiros estava sob controlo do almoxarife da ribeira, auxiliado pelo escrivão, e as restantes competências do antigo almoxarife dos armazéns – administração da artilharia e munições para provimento das armadas e fortalezas – estariam a cargo do novo almoxarife da artilharia ou almoxarife dos armazéns da artilharia e munições. Em 1597, dá-se uma nova alteração e aos três almoxarifes criados juntam-se mais dois – o almoxarife da Ribeira das Galés e o almoxarife da Casa da Pólvora –, não se sabendo ao certo o que motivou esta alteração.

⁴³⁸ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 80-93.

Contudo, estes novos ofícios não vão sobreviver à reestruturação administrativa levada a cabo por D. Francisco da Gama, com o intuito de reduzir as despesas do Estado⁴³⁹.

3.3. Malha administrativa do Estado da Índia

O funcionamento das instituições do Estado da Índia esteve dependente da existência de um corpo de ofícios que garantisse o seu funcionamento. A bibliografia sobre esta questão é escassa e remete somente para aquilo que já afloramos.

Por meio de uma análise mais detalhada, a partir da recolha de todos os cargos referidos na documentação analisada, concluímos que existiu uma complexa máquina administrativa em funcionamento no Estado da Índia, entre 1500 e 1640.

Tabela 4 – Cargos administrativos existentes no Estado da Índia (1500-1640)⁴⁴⁰

Cargos administrativos	Total
Alcaide do mar	5
Almoxarife da armaria	1
Almoxarife da artilharia e munições	2
Almoxarife da ribeira	27
Almoxarife da ribeira e armazém	13
Almoxarife das galés	4
Almoxarife do armazém	83
Almoxarife do armazém da artilharia	7
Almoxarife do armazém da artilharia e munições	11
Almoxarife do armazém da ribeira	11

⁴³⁹ MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007, p. 83-93.

⁴⁴⁰ Note-se que daqui excluimos ofícios relativos aos estaleiros, já que a análise orgânica dessas instituições será realizada em momento oportuno.

Almoxarife do armazém das munições e mantimentos	1
Almoxarife do armazém dos mantimentos	1
Almoxarife do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos	1
Almoxarife dos engenhos da pólvora	2
Almoxarife dos mantimentos	1
Almoxarife dos mantimentos e armazém	5
Amance do armazém	1
Apontador da Casa da Pólvora	3
Apontador da ribeira	22
Apontador das obras	1
Apontador dos oficiais	1
Apontador-mor da ribeira	1
Condestável da Casa da Pólvora	4
Escrivão da Casa da Pólvora	2
Escrivão da Fazenda	1
Escrivão da ribeira	10
Escrivão da ribeira e armazém	1
Escrivão da Sala dos Bragas	1
Escrivão das galés	1
Escrivão do Almoxarife	1
Escrivão do Almoxarife da artilharia e munições	1

Escrivão do Almoxarife da ribeira	5
Escrivão do Almoxarife da ribeira, armazém, munições e mantimentos	2
Escrivão do Almoxarife do Armazém	26
Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia	1
Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia e munições	1
Escrivão do Almoxarife do armazém da ribeira	2
Escrivão do Apontador da ribeira	1
Escrivão do armazém	33
Escrivão do armazém da artilharia	3
Escrivão do armazém da artilharia e munições	15
Escrivão do armazém da artilharia, pólvora e munições	1
Escrivão do armazém da ribeira	16
Escrivão do armazém da ribeira e mantimentos	1
Escrivão do armazém das munições e mantimentos	1
Escrivão do armazém dos mantimentos	4
Escrivão do armazém e mantimentos	1
Escrivão do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos	1
Escrivão do Guarda-mor da ribeira	3
Escrivão do tesouro e do armazém da ribeira	1

Guarda (dia) da ribeira (naique)	4
Guarda (noite) da ribeira (naique)	6
Guarda da Casa da Pólvora	2
Guarda da ribeira	2
Guarda dos Bragas	1
Guarda dos navios (marinheiro)	1
Guarda-mor da ribeira	38
Homem do Almoxarife da artilharia	1
Homem do Almoxarife da ribeira	6
Homem do Almoxarife do armazém	2
Homem do Almoxarife do armazém da artilharia	1
Homem do Almoxarife do armazém da artilharia e munições	3
Homem do Almoxarife do armazém da ribeira	1
Homem do Almoxarife do armazém das munições	1
Homem do Almoxarife do armazém e munições	1
Homem do Escrivão da ribeira	3
Homem do Escrivão do Almoxarife da artilharia	1
Homem do Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia e munições	1
Homem do Escrivão do Almoxarife do armazém da ribeira	1
Homem do Escrivão do armazém	1

Homem do Escrivão do armazém da artilharia	1
Homem do Escrivão do armazém da artilharia e munições	1
Homem do Escrivão do armazém da ribeira	1
Homem do Escrivão do armazém das munições	1
Homem do Escrivão do armazém dos mantimentos	1
Homem do Provedor da Ribeira das galés	1
Língua e Contador da Alfândega	1
Meirinho da ribeira	3
Meirinho da Sala dos Bragas	6
Meirinho da Sala dos Bragas e escravos	4
Meirinho das galés	3
Moço do armazém	2
Moço do Patrão da ribeira	1
Moço do Patrão e mestre da ribeira	1
Naique do armazém da ribeira	1
Naique do Provedor das galés	2
Naique do Vedor da Fazenda	1
Patrão	2
Patrão da ribeira	43
Patrão da Ribeira das galés	1
Patrão das galés	3

Patrão e mestre da ribeira	2
Patrão-mor	2
Patrão-mor da India	1
Patrão-mor da Ribeira	54
Peão do Almoхарife da ribeira	2
Peão do Almoхарife do armazém	1
Peão do armazém	8
Peão do armazém da artilharia	1
Peão do armazém da artilharia e munições	7
Peão do armazém da ribeira	7
Peão do naique do armazém da ribeira	1
Polvorista	1
Porteiro da porta grande da ribeira	3
Porteiro da porta pequena da ribeira	2
Porteiro da ribeira	2
Porteiro do armazém	1
Provedor da Casa da Pólvara	9
Provedor da Ribeira das galés	1
Provedor da ribeira e armazéns	4
Provedor das galés	5
Provedor das galés da ribeira	1
Provedor das galés e da ribeira	2
Provedor do armazém	12

Provedor do armazém da artilharia e munições	1
Provedor do armazém dos mantimentos, das munições, da artilharia e da ribeira	2
Servidor do armazém	5
Servidor do Feitor do Armazém	1
Subintendente da Casa da Pólvora	2
Tesoureiro do armazém	1
Vedor da Fazenda	4
Vedor da Fazenda da ribeira, armazém e Casa da Pólvora	1
Total Geral	647

Ao observar a tabela percebemos a existência de diversas nomenclaturas para os mesmos cargos/ ofícios, que na prática poderão significar uma evolução das suas designações. Por exemplo, em 1596⁴⁴¹ extinguiram-se os cargos de almoxarifes da artilharia e munições em Cochim e Malaca, por já não existir este cargo nas restantes fortalezas. Em oposição, verificamos o pedido ao rei por parte do vice-rei, em 1637⁴⁴², da criação do cargo de provedor da ribeira e armazéns, uma vez que o vedor da fazenda não conseguia estar presente em todos os espaços, para evitar os descaminhos e as fraudes na ribeira. A necessidade de controlar e vigiar o que se passava na ribeira levou o vice-rei a solicitar ao rei a criação deste cargo, em auxílio do vedor da fazenda, mas também o cargo de provedor dos armazéns da artilharia e munições, em 1636⁴⁴³. No entanto, parece que este pedido não era algo novo, já que há registo de em 1552 se

⁴⁴¹ BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 641-646 (Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 20-23; 5/1).

⁴⁴² ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 459-459v; ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 52-52v.

⁴⁴³ ANTT, Livro das Monções, Livro 35, fl. 45v-46.

solicitar ao rei que se criasse este cargo para controlar os excessos que se cometia na ribeira e nos armazéns de Goa⁴⁴⁴.

Por outro lado, concluímos que eram várias as instituições em funcionamento no Estado da Índia, como o Armazém da Ribeira, o Armazém dos Mantimentos, o Armazém da artilharia e munições, a Ribeira Grande (considerada apenas como ribeira), a Ribeira das Galés, e a Casa da Pólvora.

Para compreendermos a evolução destes cargos/ ofícios tomemos em atenção ao anexo 1, onde se faz uma distribuição por reinados.

Da sua análise podemos compreender que, na verdade, alguns cargos parecem ser transversais no tempo, e todos eles relacionados com os Armazéns, como é o caso do almoxarife do armazém, almoxarife do armazém da ribeira, almoxarife do armazém da artilharia, escrivão do armazém, escrivão do armazém da artilharia e munições, e o escrivão do armazém da ribeira. Contudo, outros surgiram em momentos de necessidade e em concretos períodos temporais. Falamos do que ocorreu com o apontador dos oficiais ou o almoxarife da armaria, ou como os casos já anteriormente referidos do provedor da ribeira e armazéns e do provedor dos armazéns da artilharia e munições. Em suma, parece serem mais os ofícios que surgiram pontualmente, do que aqueles que se mantiveram e perduraram no tempo.

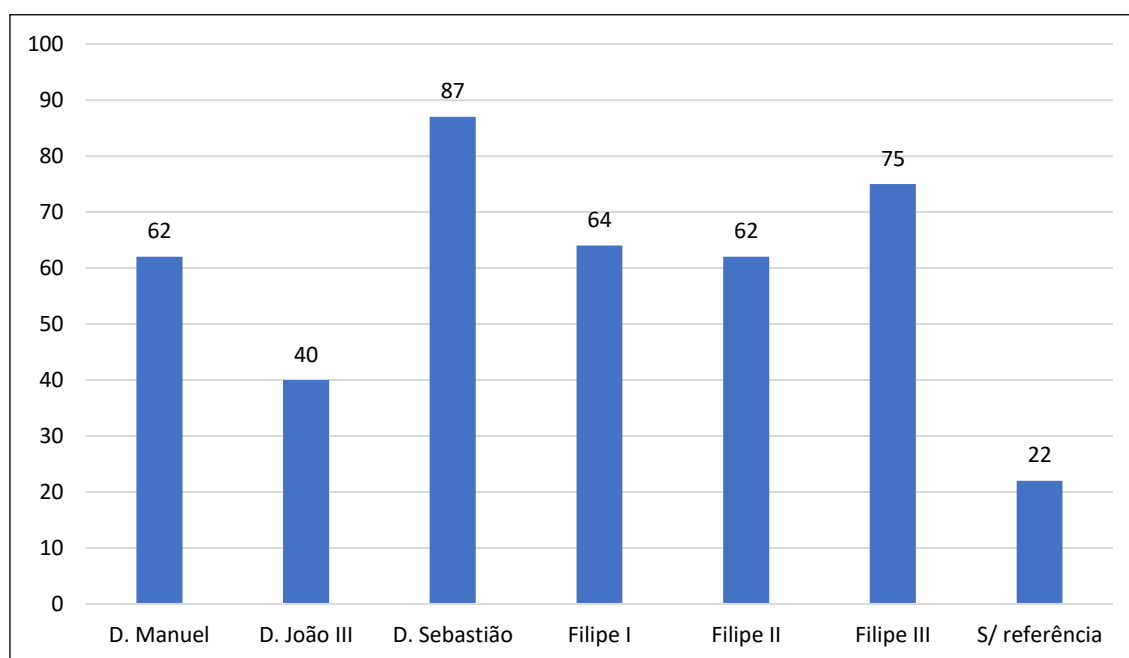
Se olharmos para os totais de cargos por reinados, perceptível pelo gráfico 5, entendemos que o maior número de cargos surge no reinado de D. Sebastião, o que provoca uma reação de inquietação se seguirmos a tradicional leitura historiográfica, que vê o período entre 1557 e 1580 como um período em que existiu a crise político-militar de 1565-1575, a abertura do comércio da pimenta aos privados, a perda de alguns monopólios, a divisão do Estado da Índia em 1571, a discussão relativa à permanência no Oriente e a Contra-Reforma. Ora, as medidas tomadas, num contexto de crise político-militar, para solucionar os problemas orientais por meio de um novo surto expansionista para obter maior financiamento para o reino, poderá justificar os

⁴⁴⁴ ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 89, doc. 34.

valores apresentados⁴⁴⁵. Por outro lado, os elevados valores para o período filipino são compreensíveis por uma política mais centralista, que, pelos vistos, foi aplicada a todo o Império, como já vimos anteriormente, a nível das reformas aplicadas quanto às instituições existentes ou às criadas de raiz. Estranho são os valores para o reinado de D. João III, visto ter sido um período em que se deu início a uma máquina administrativa burocrática e complexa, desenvolvida no reino, a que os valores aqui apurados relatam uma realidade oposta⁴⁴⁶.

Igualmente nos interroga a inexistência de referências a cargos para o período governativo de D. Henrique. Tal poderá ser justificado pela concentração de forças na resolução dos problemas do reino, como guerras e fomes, e dos problemas inerentes ao fracasso de Alcácer Quibir. Contudo, pela bibliografia sabemos que D. Henrique, durante a sua governação, tentou empreender uma política de reinvestimento no Estado da Índia, que os dados apresentados não extravasam.

Gráfico 5- Cargos administrativos – distribuição por reinados (1500-1640)



⁴⁴⁵ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 42-60.

⁴⁴⁶ Para saber mais sobre esta questão vide: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 71-78.

Se procedermos a uma distribuição espacial destes cargos compreendemos que Goa era o espaço de eleição para desempenho destes ofícios, o que se compreende por ser o centro de toda a atividade política e administrativa do Estado, sendo a sua capital. Seria de esperar que Cochim fosse o segundo espaço com mais registos de cargos, por ter sido o primeiro espaço «quase capitalizado» no Estado da Índia, mas tal não acontece ao ser ultrapassado por Sofala. Estes valores para Cochim poderão ser justificados por uma ainda rudimentar estrutura administrativa, já que os cargos registados se prendem com instituições também elas primárias – os Armazéns. Já para o caso de Sofala poderá estar relacionado com uma tentativa de afirmação política portuguesa no Índico Ocidental, que exigia um reforço das estruturas administrativas existentes.

Ao observar o anexo 2 compreendemos que certos cargos surgem, especificamente, em determinados locais. Falamos do caso do cargo de almoxarife do armazém da artilharia, do almoxarife do armazém da artilharia e munições, do almoxarife do armazém da ribeira ou do almoxarife do armazém dos mantimentos, que somente existiram em Goa, ou no caso do almoxarife do armazém das munições e mantimentos, e do almoxarife do armazém, da ribeira, das munições e mantimentos que aparecem somente em Cochim. Esta questão leva-nos a pensar que determinados ofícios estariam vinculados a determinados locais ou que, na verdade, e olhando para a designação dos cargos, teriam as mesmas funções, mas com designações mais ou menos aproximadas, de acordo com as necessidades. É certo que uma maior complexidade das infraestruturas exigia uma maior distribuição das funções. Lembremo-nos que o vice-rei se queixava ao rei em meados de 1636, de que o vedor da fazenda, não conseguia estar em todos os espaços, a fim de controlar aquilo que era necessário controlar, e, conseqüentemente, compreende-se a necessidade de mais cargos para responder a estas exigências.

Por outro lado, alguns cargos podem não aparecer por se verificar uma extinção dos mesmos num período curto de tempo ou, pela acumulação de mais do que um cargo na mesma pessoa, como frequentemente acontecia. Entre 1624 e 1625 extingue-se o

cargo de almoxarife da Ribeira das Galés, por não haver nada a carregar em receita⁴⁴⁷. Porém, em 1635 retoma-se este cargo, comprovado pelo registo de pagamento de ordenado ao almoxarife da Ribeira das Galés⁴⁴⁸.

Quanto à acumulação de cargos, podemos dizer que, em 1536, Duarte da Gama, almoxarife dos armazéns de Coullão, recebia este cargo em mercê, acumulando ainda os cargos de alcaide-mor, provedor dos defuntos e hospital e obras de Coullão, por um período de três anos⁴⁴⁹. Estes tipos de casos eram recorrentes, como se observa entre 1597 e 1600, quando Bernardo da Veiga, enquanto escrivão do almoxarife do armazém da ribeira, desempenhava também funções de escrivão do almoxarife da ribeira⁴⁵⁰. Ou em 1560, em Bacelor, em que o almoxarife do armazém acumulava o cargo de feitor e alcaide do mar⁴⁵¹.

Por norma, a atribuição de um ofício seria por três anos; período estabelecido já no reinado de D. João III e que continuou até aos Filipes, com algumas exceções que a própria carta de ofício registava. Em 1529, João Rodrigues recebia por mercê do rei o cargo de almoxarife do armazém de Malaca somente por dois anos⁴⁵², e em 1638, em Goa, António Rebelo de Macedo recebia o cargo de apontador da ribeira, por um período de seis anos⁴⁵³. Contudo, parece que o período estabelecido para o desempenho do ofício nem sempre se cumpria até ao fim, executando somente um ano do seu ofício. Atendamos no exemplo a seguir: Rui Lobo recebeu mercê do cargo de almoxarife de Malaca, em 1527, por três anos. No entanto, no ano seguinte estava já no cargo Diogo Lopes e em 1529, João Rodrigues recebia este ofício do rei por mercê, esperando desempenhá-lo por dois anos⁴⁵⁴. Semelhante situação verifica-se em Goa,

⁴⁴⁷ AHU, Índia, caixa 8A, doc. 116.

⁴⁴⁸ BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II.

⁴⁴⁹ ANTT, Chancelaria de D. João III, Livro 24, fl. 21. In CORREIA, José Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 348.

⁴⁵⁰ BN, cod. 1978.

⁴⁵¹ PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora; Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 426-441.

⁴⁵² ANTT, Chancelaria de D. João III, Livro 50, fl. 7v.

⁴⁵³ ANTT, Livros das Monções, Livro 62, fl. 55v.

⁴⁵⁴ ANTT, Chancelaria de D. João III, Livro 30, fl. 162v; ANTT, Chancelaria de D. João III, Livro 48, fl. 91; ANTT, Chancelaria de D. João III, Livro 50, fl. 7v.

em que no mesmo ano de 1524, há o registo de dois almoxarifes do armazém diferentes, neste caso Afonso Nunes e Mateus Fernandes⁴⁵⁵. Quando nos encaminhamos para o Índico Ocidental deparamo-nos com a mesma realidade. Em 1536, Miguel Alcoforado recebia o cargo de almoxarife dos armazéns por três anos, mas em 1537 era Francisco Valadares que assumia o comando, mais uma vez com a promessa de o cumprir nos três anos previstos pela mercê do ofício⁴⁵⁶. No entanto, esta realidade não se aplica somente ao cargo de almoxarife dos armazéns, sendo transversal a todos os outros cargos, como o apontador da ribeira que, em 1581 tinha, em Goa, dois apontadores – Agostinho Cumelagó e António da Costa⁴⁵⁷.

Havia momentos em que a escolha de um indivíduo para ocupação de um cargo podia ser complexa. Por norma a escolha era feita pelo rei e recaía em homens fidalgos, ou esperava-se que recaísse em homens com experiência nas funções que iriam desempenhar. Em 1636, o rei delega ao vice-rei a função de escolher quem ocuparia o cargo de patrão-mor da ribeira, devendo este ser um homem suficiente e que soubesse bem servir⁴⁵⁸. Esta cedência abria um processo burocrático complexo na atribuição deste cargo, visto que o rei queria intrometer-se, ainda assim, na decisão final da escolha feita pelo vice-rei. Depois de o rei lhe ter dado permissão para escolher quem achasse bem para o cargo, o vice-rei elegeu António Jorge, em 1637, porque já havia servido e tinha desempenhado bem as suas funções. No entanto, para o rei a pessoa mais indicada era Manuel da Fonseca, o Gago, recebendo carta do rei com a mercê do ofício. Este apresentou a carta ao vice-rei Pedro da Silva, que a recusou, por achar que ele não tinha experiência para desempenhar as funções que lhe foram atribuídas. Consequentemente, o vice-rei informou o rei que não podia optar por qualquer pessoa para o cargo, acabando por atribuir esta responsabilidade a António Jorge.

⁴⁵⁵ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 119, n.º 52; ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 122, n.º 37.

⁴⁵⁶ ANTT, Chancelaria de D. João III, Livro 24, fl. 3v; ANTT, Chancelaria de D. João III, Livro 24, fl. 17v.

⁴⁵⁷ ANTT, Chancelaria de D. Filipe I, liv. 7, f. 464; BN, Manuscritos Portugais, Livro 8, fl. 475-475v. In CORREIA, José Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 396.

⁴⁵⁸ ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 163.

A cidade de Goa, em 1552, tentou intervir na escolha de indivíduos para alguns cargos, como de almoxarife do armazém da ribeira, de apontador da ribeira, de escrivão do almoxarife do armazém da ribeira e de guarda da ribeira, solicitando ao rei que escolhesse moradores da cidade, por um período de três anos, e não pessoas que o rei teria em mente para ocupar estes ofícios⁴⁵⁹.

Outros adquiriam os cargos por meio da sua compra. Em 1639, os alcaides do mar de Malaca, Ormuz e Chaul compravam os cargos que viriam desempenhar por diferentes valores, podendo revelar a importância de certas fortalezas face a outras. Francisco Pina, alcaide de Malaca havia pago 800 xerafins pelo cargo; Domingos Gomes, alcaide de Ormuz, pagou cerca de 1200 xerafins; e Luís de Braga, alcaide de Chaul pagou 340 xerafins pelo cargo⁴⁶⁰. No mesmo ano, Francisco Rodrigues pagava 150 xerafins para comprar o cargo de escrivão do armazém e António Rodrigues Vitória pagava 600 xerafins pelo cargo de almoxarife do armazém da ribeira em Goa⁴⁶¹. Contudo, esta medida é compreensível se tivermos em conta que, num período de crise e de guerra contra o inimigo, o dinheiro da venda das capitânias e dos cargos era aplicado à armação das embarcações⁴⁶².

Esperava-se que os indivíduos escolhidos fossem pessoas honestas, que bem servissem e que tivessem experiência suficiente para desempenhar os cargos a que se destinavam. Em 1608, esperava-se que a pessoa escolhida para apontador da ribeira fosse uma pessoa de consciência, porque se pagava indevidamente por este cargo em praças onde não existia ou onde não o serviam corretamente⁴⁶³. Eram controlados quanto às atividades a desenvolverem, já que em 1526, o rei determinava que os

⁴⁵⁹ “Livro 1º das Cartas que os Reis de Portugal escreveram à cidade de Goa”, nº 18, fl. 20-21. In RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli; Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 1, p. 35-38.

⁴⁶⁰ ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 334-345.

⁴⁶¹ ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 334-345.

⁴⁶² AHU, Índia, caixa 5, doc. 87.

⁴⁶³ ANTT, Livro das Monções, Livro 2, fl. 65-67v. PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 230-237.

almoxarifes dos armazéns não podiam prestar serviço fora daquele designado pelo rei ou seus representantes, sob pena de perderem o seu ofício⁴⁶⁴.

Se tivermos em conta os rendimentos que cada cargo auferia, compreendemos que havia uma grande variedade nos valores a receber. Três fatores parecem-nos estar em jogo e que contribuem para valores tão díspares representados na tabela 5; são eles: o cargo, o ano e o local de desempenho da função.

Tabela 5 – Rendimentos – distribuição por cargos (1500-1640)

Cargo	Ano	Valor⁴⁶⁵	Local
Alcaide do mar	1571	72 000 reis	S/ referência
Almoxarife da artilharia e munições	s.d.	100 000 pardaos ⁴⁶⁶	S/ referência
Almoxarife da ribeira	1544	60 000 reis	S/ referência
	1581	106 720 reis	S/ referência
	1607	125 920 reis	Goa
	1607	100 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
	1623	60 000 reis	Goa
	1635	60 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
	1639	105 000 reis	Goa
Almoxarife da ribeira e armazém	1576	60 000 reis	Goa
	1581	60 000 reis	Goa
	1634	100 000 reis	Goa
	1635	101 000 reis	Goa
	s.d.	60 000 reis	Goa
	s.d.	20 000 reis	Cochim
	s.d.	100 000 pardaos	Goa

⁴⁶⁴ “Livro de registos antigos no cartorio da Fazenda de Goa”, fl. 109v. RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli; Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

⁴⁶⁵ Todos os rendimentos remetem para um valor pago ao ano, com exceção de um registo que está indicado na tabela, a saber: Escrivão da ribeira, em 1527, que auferia 10 liais por dia, em Goa.

⁴⁶⁶ Este valor não foi convertido para reis por se considerar um valor extremamente elevado que poderia induzir o leitor em erro, julgando que seria um cargo melhor remunerado. Desta forma, optamos por deixar na «moeda-mãe».

Almoxarife das galés	1634	60 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Almoxarife do armazém	1506	467 reis	Sofala
	1507	1 401 reis	Sofala
	1509	117 000 reis	Cochim
	1527	20 000 reis	Cananor
	1528	50 000 reis	Malaca
	1529	50 000 reis	Malaca
	1536	100 000 reis	Coulão
	1547	40 000 reis	Malaca
	1554	20 000 reis	Cochim
	1560	100 000 reis	Bacalor
	1563-1567	100 000 reis	Maluco
	1565	200 000 reis	Baçaim
	1565	200 000 reis	Damão
	1565	100 000 reis	Maluco
	1566	100 000 reis	Maluco
	1568	30 000 reis	Ormuz
	1569	400 000 reis	Cananor
	1569	100 000 reis	Diu
	1571	30 000 reis	Ormuz
	1574	30 000 reis	Ormuz
	1581	200 000 reis	Damão
	1581	30 000 reis	Ormuz
	1581	200 000 reis	Malaca
	1581	100 000 reis	Maluco
	1587-1588	30 000 reis	Baçaim
	1587-1588	40 000 reis	Cochim
	1587-1588	30 000 reis	Ormuz
	1595	200 000 reis	Malaca
	1634	20 000 reis	Baçaim
	1554	60 000 reis	Goa

Almoxarife do armazém da artilharia	1571	100 000 reis	Goa
	1574	60 000 reis	Goa
	1581	144 160 reis	Goa
	1607	125 920 reis	Goa
	1623	100 000 reis	Goa
Almoxarife do armazém da artilharia e munições	1571	120 reis	Goa
	1576	60 000 reis	Goa
	1581	60 000 reis	Goa
	1587-1588	100 000 reis	Goa
	1634	100 000 reis	Goa
	1635	100 000 reis	Goa
	s.d.	60 000 reis	Goa
Almoxarife do armazém da ribeira	1571	100 000 reis	Goa
	1574	60 000 reis	Goa
	1581	20 000 reis	Cochim
	1587-1588	100 000 reis	Goa
Almoxarife do armazém das munições e mantimentos	1574	20 000 reis	Cochim
Almoxarife do armazém dos mantimentos	1571	30 000 reis	Goa
Almoxarife do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos	1569	20 000 reis	Cochim
Almoxarife dos engenhos da pólvora	1571	30 000 reis	Goa
Almoxarife dos mantimentos e armazém	1530	150 000 reis	Coulão
Amance do armazém	1581	6 750 reis	Ormuz
Apontador da Casa da Pólvora	1581	5 000 reis	Goa
	1634	30 000 reis	Goa
	1635	30 000 reis	Goa
Apontador da ribeira	1554	18 000 reis	Cochim

	1555	19 000 reis	Baçaim
	1571	30 000 reis	Goa
	1574	30 000 reis	Goa
	1576	30 000 reis	Goa
	1581	30 000 reis	Goa
	1587-1588	60 000 reis	Goa
	1607	60 000 reis	Goa
	1623	60 000 reis	Goa
	s.d.	30 000 reis	Goa
Apontador das obras	1635	4 200 reis	Cochim
Apontador-mor da ribeira	1554	18 000 reis	Goa
Condestável da Casa da Pólvora	1571	10 000 reis	Goa
	1574	31 200 reis	Goa
	1576	31 200 reis	Goa
	s.d.	30 200 pardaos	Goa
Escrivão da Fazenda	1571	165 000 reis	Goa
Escrivão da ribeira	1527	10 liais por dia	Goa
	1571	40 000 reis	Goa
	1607	30 000 reis	Goa
	1623	23 400 reis	Goa (Ribeira das Galés)
	1634	30 000 reis	Goa
	1635	30 000 reis	Goa
Escrivão da ribeira e armazém	1635	30 000 reis	Goa
Escrivão do Almoxarife da artilharia e munições	s.d.	30 000 pardaos	Goa
Escrivão do Almoxarife da ribeira	1544	36 000 reis	Goa
	s.d.	400 pardaos	Goa
Escrivão do Almoxarife da ribeira, armazém, munições e mantimentos	s.d.	18 000 reis	Cochim

Escrivão do Almoxarife do Armazém	1507	1 401 reis	Sofala
	1554	18 000 reis	Cochim
Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia	1623	30 000 reis	Goa
Escrivão do Apontador da ribeira	s.d.	30 000 reis	Goa
Escrivão do armazém	1560	50 000 reis	Santa Luzia de Barcalor
	1563-1567	50 000 reis	Maluco
	1565	50 000 reis	Baçaim
	1565	50 000 reis	Damão
	1565	50 000 reis	Maluco
	1568	20 000 reis	Ormuz
	1569	40 000 reis	Cananor
	1569	50 000 reis	Diu
	1571	50 000 reis	Malaca
	1571	20 000 reis	Ormuz
	1571	50 000 reis	Santa Luzia de Barcalor
	1571	52 000 reis	São Sebastião de Mangalor
	1574	20 000 reis	Ormuz
	1581	50 000 reis	Damão
	1581	30 000 reis	Goa
	1581	51 000 reis	Maluco
	1581	20 000 reis	Ormuz
	1585	30 000 reis	Goa
	1587-1588	18 000 reis	Cochim
	1587-1589	20 000 reis	Ormuz
	1607	20 000 reis	Ormuz
	s.d.	30 000 pardaos	Cochim
Escrivão do armazém da artilharia	1544	18 000 reis	Goa
	1571	30 000 reis	Goa

	1607	42 000 reis	Goa
Escrivão do armazém da artilharia e munições	1576	30 000 reis	Goa
	1581	30 000 reis	Goa
	1587-1588	30 000 reis	Goa
	1634	30 000 reis	Goa
	1635	30 000 reis	Goa
	s.d.	30 000 reis	Goa
Escrivão do armazém da ribeira	1571	30 000 reis	Goa
	1574	30 000 reis	Goa
	1576	30 000 reis	Goa
	1587-1588	30 000 reis	Goa
	1588	31 000 reis	Goa
	1634	100 000 reis	Goa
	s.d.	36 000 reis	Goa
Escrivão do armazém da ribeira e mantimentos	1581	18 000 reis	Cochim
Escrivão do armazém das munições e mantimentos	1574	18 000 reis	Cochim
Escrivão do armazém dos mantimentos	1571	30 000 reis	Goa
	1574	30 000 reis	Goa
Escrivão do armazém e mantimentos	1568	40 000 reis	São Sebastião de Mangalor
Escrivão do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos	1569	18 000 reis	Cochim
Escrivão do Guarda-mor da ribeira	1574	40 000 reis	Goa
	1574	20 000 reis	Cochim
	1587-1588	20 000 reis	Cochim
Guarda (dia) da ribeira (naique)	1571	1 244 reis	Goa
	1574	2 244 reis	Goa
	1587-1588	2 244 reis	Goa
	1607	2 244 reis	Goa

Guarda (noite) da ribeira (naique)	1571	4 920 reis	Goa
	1574	4 920 reis	Goa
	1576	4 920 reis	Goa
	1581	4 920 reis	Goa
	1607	4 500 reis	Goa
	1634	3 955 reis	Goa
Guarda da Casa da Pólvora	s.d.	1000 pardaos	Goa
Guarda da ribeira (naique)	1607	30 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Guarda dos navios (marinheiro)	1581	4 500 reis	Ormuz
Guarda-mor da Ribeira	1544	40 000 reis	Goa
	1569	40 000 reis	Cochim
	1571	100 000 reis	Goa
	1574	100 000 reis	Goa
	1574	40 000 reis	Cochim
	1581	40 000 reis	Cochim
	1581	100 000 reis	Goa
	1587-1588	100 000 reis	Goa
	1587-1588	40 000 reis	Cochim
	1607	100 000 reis	Goa
	1623	101 000 reis	Goa
	1634	100 000 reis	Goa
	1635	101 000 reis	Goa
	1637	100 000 reis	Goa
	s.d.	63 000 reis	Goa
	s.d.	100 000 reis	Goa
	s.d.	40 000 reis	Cochim
	s.d.	2000 pardaos	Goa
	s.d.	100 000 reis	Goa
Homem do Almoxarife da artilharia	1571	10 000 reis	Goa

Homem do Almoxarife da ribeira	1571	10 000 reis	Goa
Homem do Almoxarife do armazém	1587-1588	12 000 reis	Baçaim
Homem do Almoxarife do armazém da artilharia	1607	12 000 reis	Goa
Homem do Almoxarife do armazém da artilharia e munições	1587-1588	20 935 reis	Goa
Homem do Almoxarife do armazém da ribeira	1587-1588	20 935 reis	Goa
Homem do Escrivão do Almoxarife da artilharia	1571	10 000 reis	Goa
Homem do Escrivão do armazém da artilharia	1607	21 000 reis	Goa
Homem do Escrivão do armazém da artilharia e munições	1587-1588	20 935 reis	Goa
Homem do Escrivão do armazém da ribeira	1587-1588	20 935 reis	Goa
Homem do Provedor da Ribeira das galés	1607	12 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Meirinho da ribeira	1571	16 320 reis	Goa
	1574	16 320 reis	Goa
Meirinho da Sala dos Bragas	1571	12 000 reis	Goa
	1574	12 000 reis	Goa
	1587-1588	12 000 reis	Goa
	1607	12 000 reis	Goa
	s.d.	12 000 pardaos	Goa
Meirinho da Sala dos Bragas e escravos	1581	12 000 reis	Goa
	1634	12 000 reis	Goa
	1635	12 000 reis	Goa

	s.d.	20 000 reis	Goa
Meirinho das galés	1607	34 380 reis	Goa (Ribeira das Galés)
	1634	68 600 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Moço do armazém	1587-1588	11 975 reis	Ormuz
Moço do Patrão da ribeira	1607	9 360 reis	Ormuz
Naique do Provedor das galés	1634	43 200 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Naique do Vedor da Fazenda	1581	64 800 reis	Goa
Patrão	1554	50 000 reis	Cochim
	1587-1588	100 000 reis	Goa
Patrão da ribeira	1542	50 000 reis	Cochim
	1554	39 000 reis	Ormuz
	1554	44 400 reis	Malaca
	1565	30 000 reis	Baçaim
	1569	50 000 reis	Cochim
	1571	50 000 reis	Cochim
	1571	30 000 reis	Baçaim
	1574	30 000 reis	Baçaim
	1581	50 000 reis	Cochim
	1581	30 000 reis	Baçaim
	1581	42 480 reis	Goa
	1587-1588	50 000 reis	Cochim
	1587-1588	30 000 reis	Baçaim
	1607	40 000 reis	Ormuz
	1607	50 000 reis	Cochim
	1634	43 920 reis	Mascate
	1634	43 000 reis	Damão
	1634	30 000 reis	Baçaim
	1634	42 400 reis	Goa
	1634	25 860 reis	Cochim
	1634	18 900 reis	Columbo
	1635	30 000 reis	Baçaim

	1635	18 900 reis	Ceilão
	1635	50 000 reis	Cochim
	s.d.	30 000 reis	Baçaim
	s.d.	30 000 reis	Damão
	s.d.	40 000 reis	Ormuz
	s.d.	50 000 reis	Cochim
	s.d.	18 900 reis	Ceilão
	s.d.	50 000 reis	Goa
Patrão da Ribeira das galés	1607	43 200 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Patrão e mestre da ribeira	s.d.	40 000 pardaos	Ormuz
Patrão-mor da Ribeira	1544	37 200 reis	Goa
	1571	100 000 reis	Goa
	1574	142 480 reis	Goa
	1574	50 000 reis	Cochim
	1576	30 000 reis	Goa
	1600	42 480 reis	Goa
	1607	10 000 reis	Goa
	1611	100 000 reis	Goa
	1622	100 000 reis	Goa
	1623	100 000 reis	Goa
	1635	42 000 reis	Goa
	s.d.	42 480 reis	Goa
	s.d.	80 000 pardaos	Goa
Peão do Almoхарife da ribeira	1607	17 989 reis	Goa
	s.d.	25 920 pardaos	Goa
Peão do Almoхарife do armazém	1565	11 520 reis	Baçaim
Peão do armazém	1569	10 800 reis	Diu
	1571	11 520 reis	Baçaim
	1581	10 800 reis	Diu
	1581	11 520 reis	Baçaim

	1587-1588	21 520 reis	Baçaim
	1635	10 800 reis	Diu
Peão do armazém da artilharia	1574	25 920 reis	Goa
Peão do armazém da artilharia e munições	1571	25 920 reis	Goa
	1576	26 920 reis	Goa
	1581	25 920 reis	Goa
	1587-1588	25 920 reis	Goa
	1634	51 840 reis	Goa
	s.d.	25 620 pardaos	Goa
Peão do armazém da ribeira	1571	25 920 reis	Goa
	1574	25 920 reis	Goa
	1576	26 920 reis	Goa
	1581	25 920 reis	Goa
	1587-1588	25 920 reis	Goa
	1634	51 840 reis	Goa
Peão do naique do armazém da ribeira	1527	144 reis	Goa
Polvorista	1607	109 600 reis	Goa
Porteiro da porta grande da ribeira	1623	16 200 reis	Goa
	1635	15 120 reis	Goa
	s.d.	12 120 reis	Goa
Porteiro da porta pequena da ribeira	1623	13 200 reis	Goa
	s.d.	16 320 reis	Goa
Porteiro da ribeira	1635	17 320 reis	Goa
Porteiro do armazém	1574	12 200 reis	Ormuz
Provedor da Casa da Pólvora	1634	144 000 reis	Goa
Provedor da Ribeira das galés	1607	200 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Provedor das galés	1634	200 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
	1635	201 000 reis	Goa (Ribeira das Galés)
Servidor do armazém	1554	12 800 reis	Ormuz

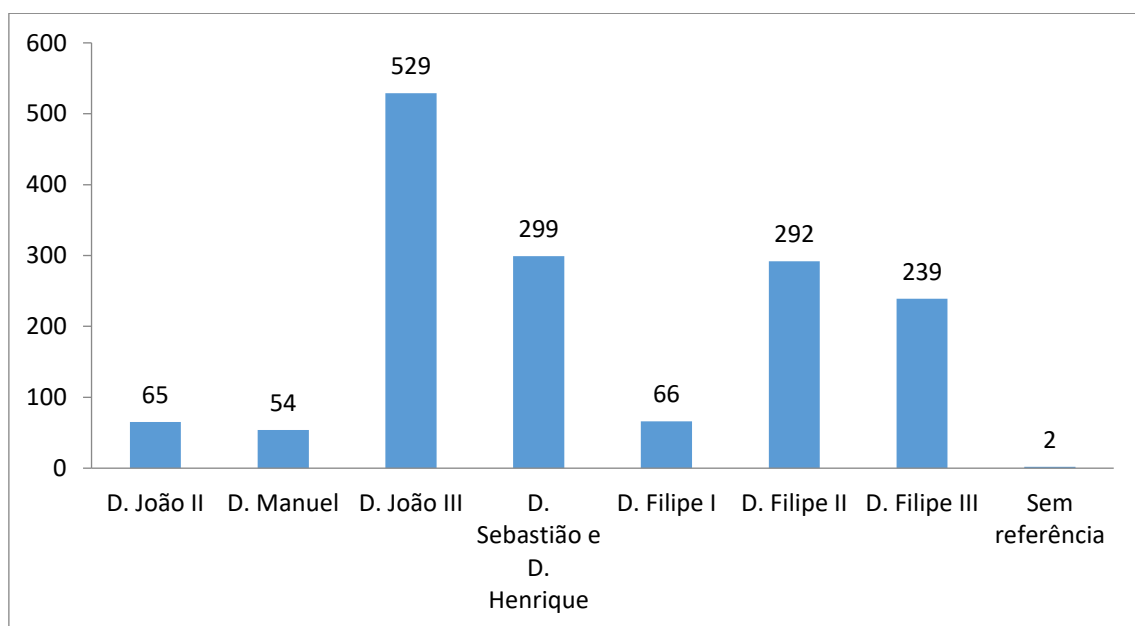
	1571	12 200 reis	Ormuz
	1571	10 800 reis	Diu
	1581	25 920 reis	Maluco
	1607	9 000 reis	Ormuz
Servidor do Feitor do Armazém	1574	2 880 reis	Baçaim
Subintendente da Casa da Pólvora	1607	56 000 reis	Goa
Vedor da Fazenda	1571	1 160 000 reis	Goa
	1571	1 160 000 reis	Cochim

Como se pode verificar é difícil estabelecer uma linha remuneratória cronológica, dado os variados indicadores que se apresentam. Por vezes, parece que existe um aumento remuneratório em alguns cargos, como por exemplo no almoxarife da ribeira, mas rapidamente há um recuo para valores mais baixos que os anteriores. Por outro lado, como possuímos diferentes valores para diferentes cargos, é difícil traçar uma linha comum de vencimento entre eles e estabelecer um vencimento-base. Se observarmos, por exemplo, o cargo de almoxarife do armazém percebemos que em anos iguais há uma variação das remunerações entre locais. Em 1565, em Damão e Baçaim pagava-se 200 000 reis ao almoxarife do armazém, mas em Maluco somente se pagava 100 000 reis. Em 1569, em Cananor pagava-se mais do que em Diu, e em 1581, era em Ormuz que se pagava menos, com uma remuneração de cerca de 30 000 reis. Já entre 1587 e 1588, os valores não diferiam muito, sendo, contudo, em Ormuz que se pagava menos. Perante estas evidências ficamos sem compreender se esses valores estão relacionados com as variações financeiras existentes no Estado da Índia, ou se indicam a importância de certas fortalezas face a outras.

4. Normativa Logística (Metrópole versus Império)

No reino, entre 1481 e 1640, a coroa portuguesa criou mecanismos de sustentabilidade e de gestão, de forma a corresponder às exigências e desafios conjunturais, originários da relação que estabelecera com o mar. Os problemas a resolver eram vários, entre eles a pirataria e o contrabando, que incitavam a um reforço da defesa naval. Por outro lado, as oscilações nos níveis de atratividade dos homens do mar para as atividades marítimas e a fuga ao desempenho dessas funções, justificáveis pelos elevados riscos e perdas navais, conduziam à escassez de efetivos humanos para a composição das frotas navais. A produção legislativa que regulamentou a logística naval foi abundante, com maior incidência para os reinados de D. João III, D. Sebastião e D. Henrique, e para o período filipino, nomeadamente nos reinados de Filipe II e Filipe III, como se pode verificar pelo gráfico abaixo.

Gráfico 6- Produção normativa – distribuição por reinados



Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas régias de logística naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 62.

A viragem na política expansionista, que ocorre no período governativo de D. João III, em consequência da conjuntura interna e externa, poderá justificar o elevado número

de diplomas recenseados. Foi um período de consolidação de impérios, como o Império de Carlos V e o Império Otomano, que deu início a um contexto de tensões e disputas políticas pelos novos espaços, materializados por ataques corsários e piratas, que provocaram graves problemas de defesa nos domínios portugueses. A forte concorrência que se fazia sentir no Mar Vermelho exigia reforços estratégicos, para manter a afluência comercial da Rota do Cabo⁴⁶⁷. Já em África, a política era de abandono e de limitação das praças dominadas, reduzindo a presença a Tânger, Ceuta e Mazagão, na sequência das dificuldades económicas e militares de salvaguarda das praças africanas. Em oposição a este desequilíbrio das políticas imperiais africanas e orientais, surgia um novo rumo de investimento, o Brasil⁴⁶⁸.

Os reinados de D. Sebastião e de D. Henrique foram períodos de reforço dos domínios ultramarinos, em consequência das pressões francesas e inglesas, bem como da consolidação da defesa da frota naval, que levou a uma política de fomento da construção naval. As instabilidades externas e internas afirmavam-se e influenciavam as ações a tomar, marcando um tempo conjunturalmente atribulado. As fortes tensões e guerras políticas, em particular entre os Habsburgos e Valois, trouxeram problemas de maior, como a questão da unificação cristã e o combate às heresias. Epidemias; tribulação no mar por pressões alheias; resolução dos problemas inerentes à expedição em África; a questão sucessória; a fragilidade do Estado da Índia, na sequência do trato muçulmano cada vez mais coeso e expansionista, e que levou à concessão da Rota do Cabo à exploração particular; e, por último, os maus anos agrícolas, provocaram volubilidades internas, que estes monarcas tiveram que lidar⁴⁶⁹.

⁴⁶⁷ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994; COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

⁴⁶⁸ THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994; BUESCU, Ana – “D. João III”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2008; FERREIRA, Ana Maria – “Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI”. Redondo, Patrimonia Historica, 1995.

⁴⁶⁹ BAÑOS-GARCIA, Antonio – “D. Sebastião, rei de Portugal”. Lisboa: Esfera dos Livros, 2008; CRUZ, Maria Augusta – “D. Sebastião”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2012; POLÓNIA, Amélia – “D. Henrique”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2005.

A pressão holandesa na costa brasileira e no Oriente marcou toda a governação filipina, obrigando a uma intervenção a nível do apetrechamento militar e da consolidação da frota naval. Em Espanha, iniciou-se uma reforma naval, com finalidade de colmatar a escassez de embarcações, que terá dotado o reino de infraestruturas militares capazes de enfrentar as disputas político-marítimas sentidas. Embora não haja registo da aplicação de uma reforma similar em Portugal, é provável que, em contexto de unificação ibérica, algumas medidas tomadas fossem neste sentido, e que poderão, em parte, explicar uma abundante produção normativa⁴⁷⁰.

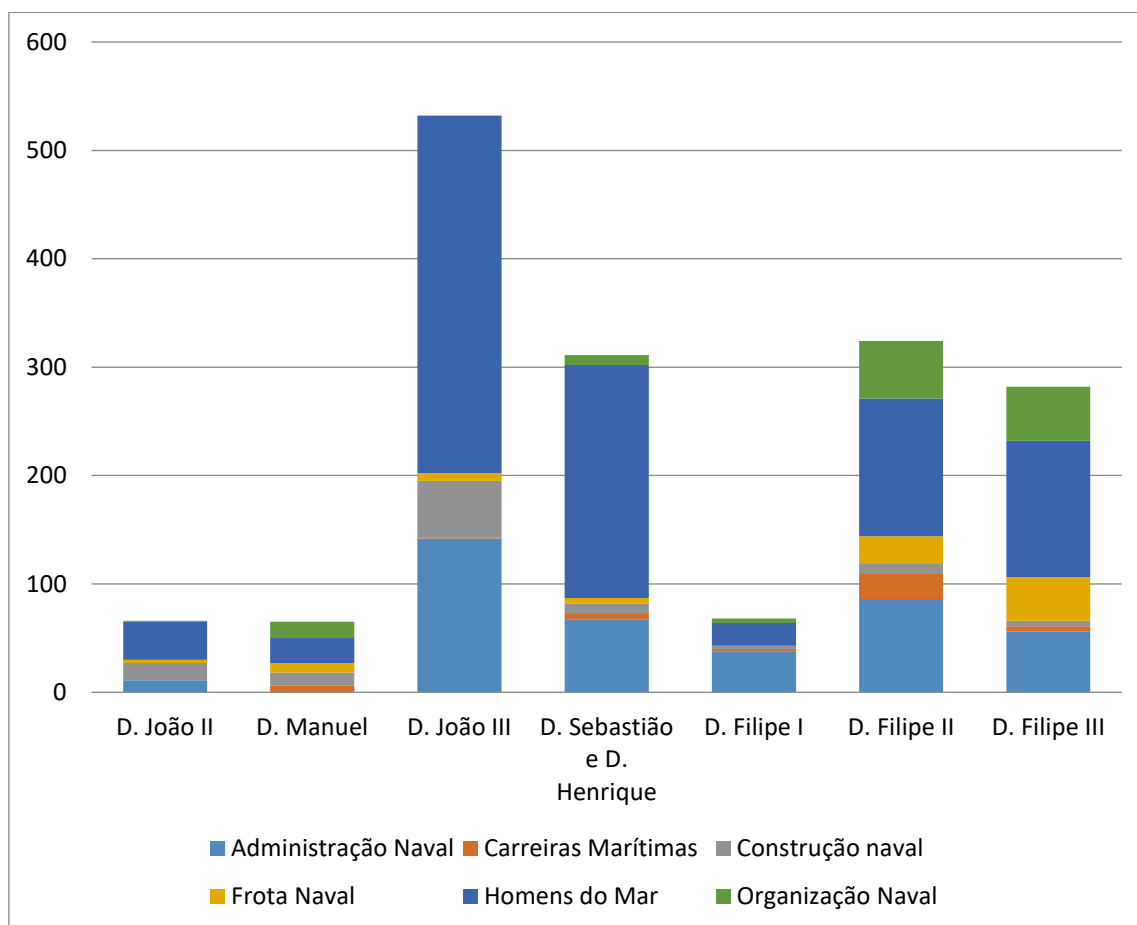
Uma política de sigilo que marcou o reinado de D. João II, em torno das descobertas, da ciência náutica e da construção naval, poderá fundamentar a escassa produção legislativa que se verifica neste período. No entanto, não podemos deixar de colocar a hipótese de que esta aparente escassez de diplomas promulgados esteja relacionada com um sistema de registo de informação ainda pouco estruturado. Por outro lado, por se considerar, seguindo o pensamento de Luís Filipe Reis Thomaz, que terá sido D. João III o primeiro monarca que se posiciona como construtor de um império colonial, conseguimos compreender a falta de um posicionamento político mais estruturante a este nível quer na governação de D. João II, quer no reinado de D. Manuel⁴⁷¹.

A ação interventiva do poder central parece não ter deixado de parte qualquer dos vetores considerados como integrantes de uma logística naval, a saber: administração naval, construção e organização naval, e os homens do mar.

⁴⁷⁰ VARELA MARCOS, Jesús – La pretendida reforma naval de Felipe III: la política de proteccion de bosques saca y elaboracion de maderas para la construccion naval. “Revista da Universidade de Coimbra”, vol. XXXIV (1988), p. 121-136, Separata; BOUZA, Fernando – “D. Filipe I”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2013; OLIVAL, Fernanda – “D. Filipe II”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2012; MOREIRA, António – “D. Filipe III”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2012; APESTEGUI, Cruz – Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización. “Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition”; MENDONÇA, Blanca – “Standardization of Spanish Shipbuilding. Ordenanzas para la Fábrica de Navios de Guerra y Mercante – 1607, 1613, 1618”. Tese de mestrado. Texas, 2008.

⁴⁷¹ THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994, p. 167.

Gráfico 7- Deliberações sobre logística naval – distribuição por áreas de atuação



Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 62.

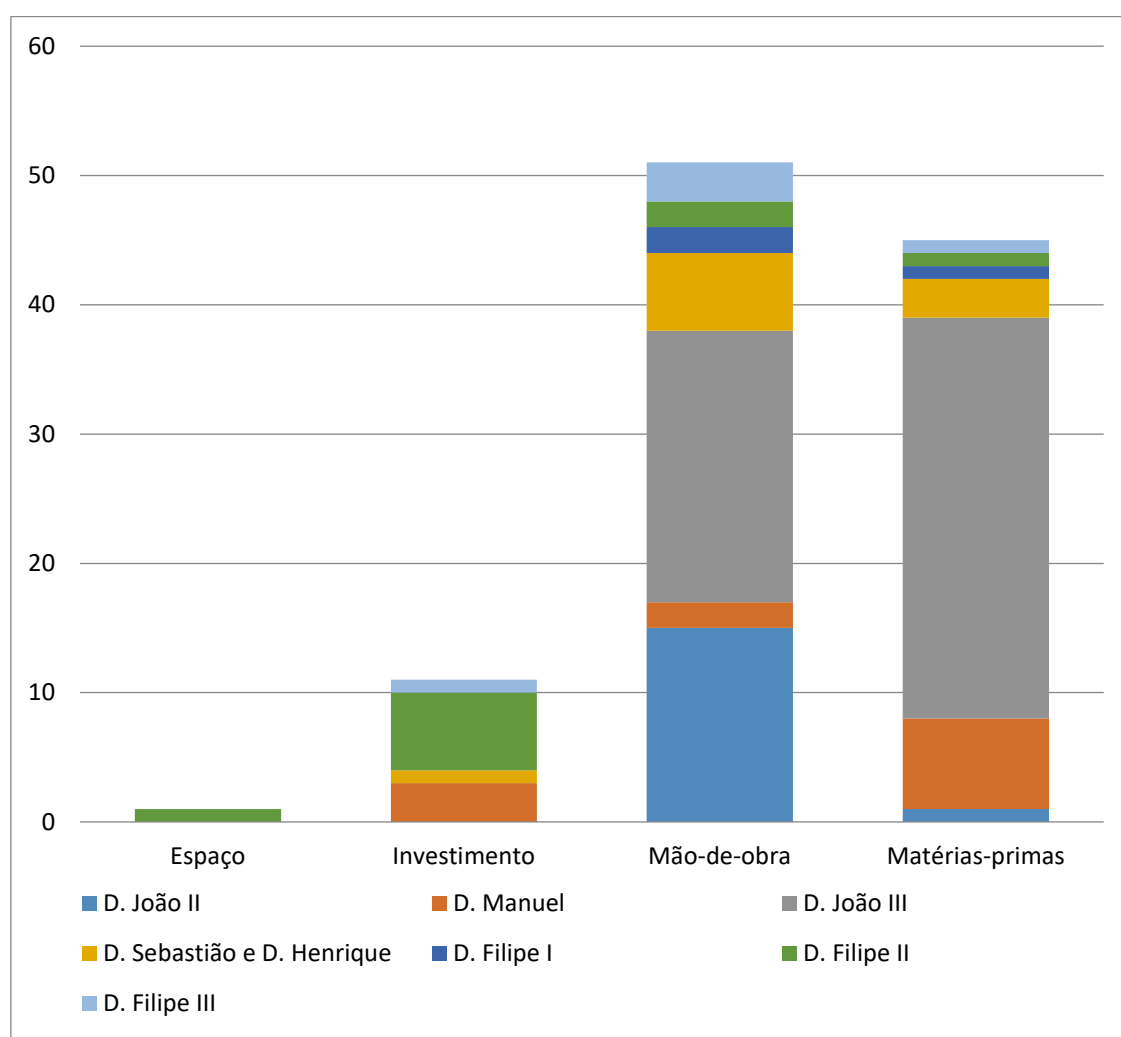
No decurso do século XV e com o alargamento do espaço geográfico nacional à Costa Africana e posteriormente ao Oriente, dá-se um aumento da procura de navios. Em corolário, o Estado desenvolve uma ação interventiva com o intuito de incentivar a construção, não só para corresponder às exigências mercantis, mas também militares, no seguimento da ocupação e necessidade de defesa destes territórios.

As iniciativas régias de fomento da construção naval procuravam aumentar a frota mercante e o número de embarcações de elevado porte, seguindo as necessidades correlatas a um aumento do transporte marítimo. Estas mutações permitiram a renovação da marinha portuguesa, com embarcações mais eficazes e versáteis, que correspondessem às exigências dos novos tempos, acompanhando a evolução técnica

do conhecimento de construção, ao mesmo tempo que se potenciava o saber técnico prévio e se implementava um grupo profissional – o dos construtores navais –, que se distinguiu pelas suas competências profissionais.

Os incentivos da coroa neste setor passaram por uma legislação protecionista à frota naval portuguesa, em termos de fretes, e por uma política de incentivo à construção, por meio de prémios, privilégios e subvenções, concedidos aos construtores e/ou proprietários navais.

Gráfico 8- Construção naval – quadro normativo



Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 79.

O controlo e normalização do processo de construção, com regimentos normativos e deliberações em torno das matérias-primas, como a proibição de corte de madeira e o fomento do seu plantio, a par da regulamentação dos usos de mão de obra, são exemplos desta política interventiva, evidenciada com maior relevo para os reinados de D. Manuel, D. Sebastião e D. Henrique, Filipe II e Filipe III.

Da continuidade destas deliberações, é possível inferir linhas de continuidade nas políticas régias de incentivo à construção naval e à constituição de uma frota naval de maior volumetria, mas também a uma continuada dependência da coroa portuguesa do empreendedorismo particular. Os prémios pecuniários e as isenções fiscais procuravam atrair investidores a um setor porventura menos atrativo, em tempos de perdas navais acentuadas, pelos elevados riscos. Veja-se, sobre esta questão, aquilo que a “Provisão de 1569 Sobre as arqueações de naos e navios”⁴⁷² trouxe de novo e a que já nos referimos.

O investimento à construção naval esteve presente nas políticas régias a empreender, denunciando a falta de contingentes para a composição de uma frota naval. Em 1510 e em 1511, D. Manuel pagava a armadores pelos serviços prestados na construção de embarcações a seu pedido⁴⁷³, e em 1513, mostrava preocupação face ao valor de construção de uma embarcação, em Cochim⁴⁷⁴. Ordens de feitura de embarcações marcaram as normativas promulgadas por Filipe II e destinaram-se não só aos próprios armadores, como aos vice-reis, por forma a disponibilizarem o necessário para a construção. Por Filipe II foram igualmente promulgados diplomas que atribuísem capitais para a conclusão e pagamento de obras em curso, a par de diplomas que resumissem as despesas realizadas com a produção de embarcações⁴⁷⁵.

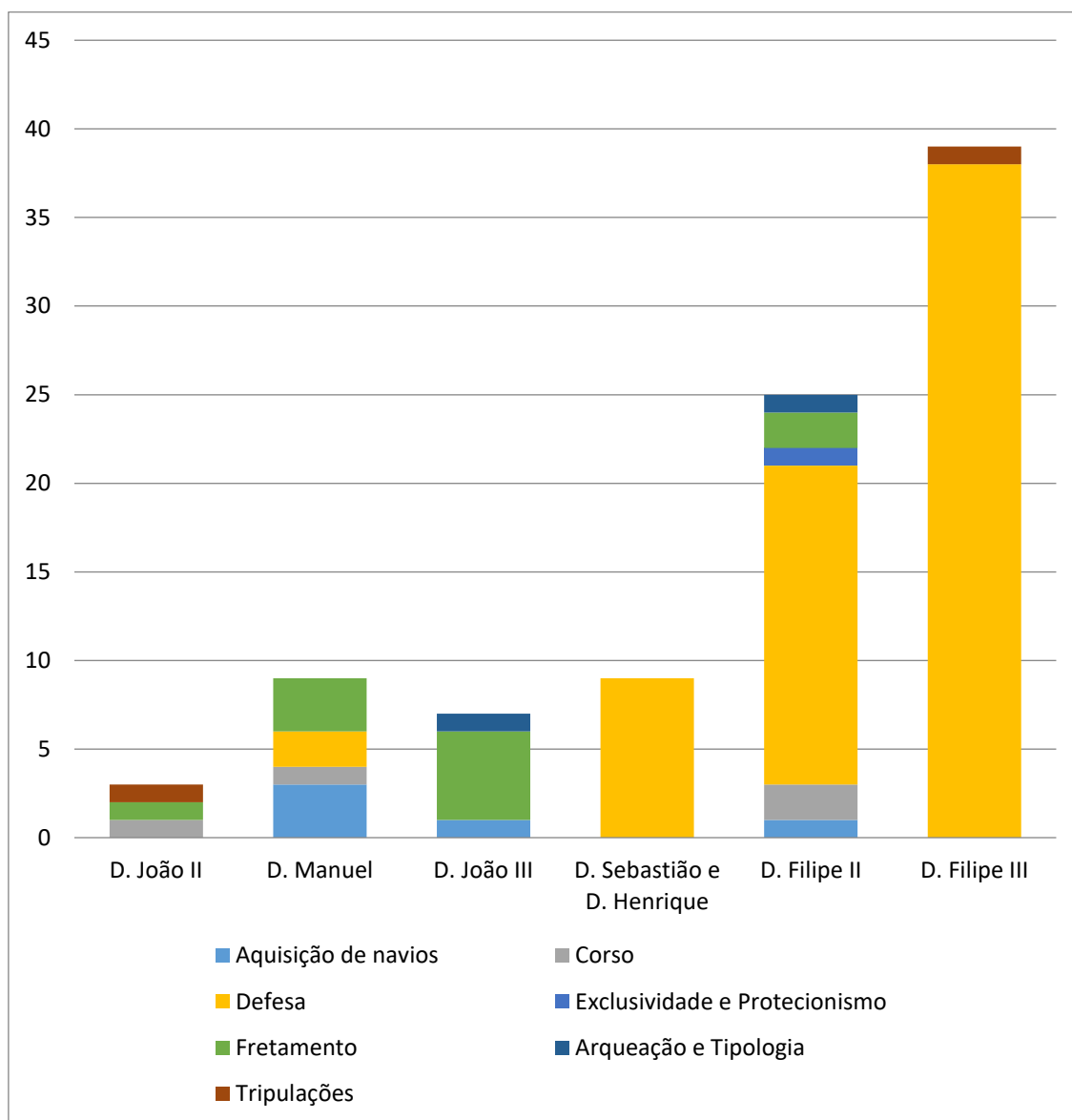
⁴⁷² *Ius Lusitaniae, Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, tomo III, p. 355-362.

⁴⁷³ “Alvará para se dar a Fernando Gomes 600.00 reis à consta da construção da nau Graça e Nazaré”, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 9, nº 114; “Alvará para se dar a Álvaro Pimentel e a Fernando Gomes 1.238.000 reis que deviam ter para a factura de 4 naus”, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 10, nº 53.

⁴⁷⁴ “Carta de D. Manuel I para Afonso de Albuquerque sobre as grandes despesas que se fizeram com as naus da Ribeira de Cochim”, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 12, nº 73.

⁴⁷⁵ Veja-se alguns exemplos: “Carta d’el rei em 3 de Outubro de 1605 ao Bispo Viso Rey que dê toda a ajuda de gente e dinheiro para se concluírem 3 galeões”, BA, cod. 51-VIII-5, fl. 92; “Carta d’el rei em 10 de Julho de 1612 ao Bispo Viso Rey que lhe mande quanto antes relações exactas e miudas de quanto custou

Gráfico 9- Frota naval – quadro normativo



Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 112.

A defesa e o controlo da navegação tornaram-se as principais preocupações dos monarcas como D. Sebastião e D. Henrique, e que justificam a promulgação de deliberações para apresto de armadas de defesa para as ilhas e costa, e a regulamentação de artilharia a bordo, que implicaram alterações a nível da arquitetura

cada huma das naos novas, que neste anno forão para a India entrando tudo madeira, pregadura, mão de obra, e até munições, soldos, enfim o custo desde o estaleiro à India”, BA, cod. 51-VIII-5, fl. 78.

naval, já previamente imposto pela Provisão de 1569. Igual preocupação se verificou nos reinados de Filipe I e Filipe III, com a constituição de armadas de socorro da Índia e do Brasil, respetivamente, em consequência da concorrência holandesa.

Os ataques corsários e piratas aos navios portugueses, para além de explicarem os regimentos promulgados para reforço das armadas das ilhas e da costa, legitimam a elaboração da “Lei de como ham de ir armados os navios que destes reinos navegarem”, de 1571, inclusa no “Regimento pelo qual se ordena o modo em que haviam de andar providos e armados os navios de meus vassalos que navegassem para lugares de meus Reinos e senhorios e fora deles”⁴⁷⁶. Similar cuidado teve Filipe III ao determinar que os navios do Brasil andassem armados e ao promulgar o “Alvará [que] prescreve o modo de andarem armados os navios”, em 1621⁴⁷⁷.

A lei de 1571, mais do que intervir na relação entre tonelagem e tripulação a bordo, ao estabelecer que cada embarcação deveria ter dois homens por cada dez toneladas⁴⁷⁸, determinava a presença de artilharia a bordo e o devido apetrechamento das embarcações, de acordo com a sua tonelagem. Ao reafirmar a obrigatoriedade de artilharia a bordo, com a imposição de penas pesadas aos desertores, o monarca tentava contornar uma realidade presente – o abandono da artilharia na barra de Cascais.

As consecutivas promulgações de diplomas referentes à obrigatoriedade de artilharia a bordo, iniciado com a Provisão de 1569 e com término em 1621, com o Alvará de Filipe III, provam a existência de fugas à norma vigente, sendo a produção legislativa mais interventiva na resolução deste problema. O Alvará de 1621 impôs um controlo por parte da administração, ao obrigar o provedor dos Armazéns e das Armadas do Reino a visitar as naus que partiam de Lisboa, para perceber se seguiam devidamente apetrechadas.

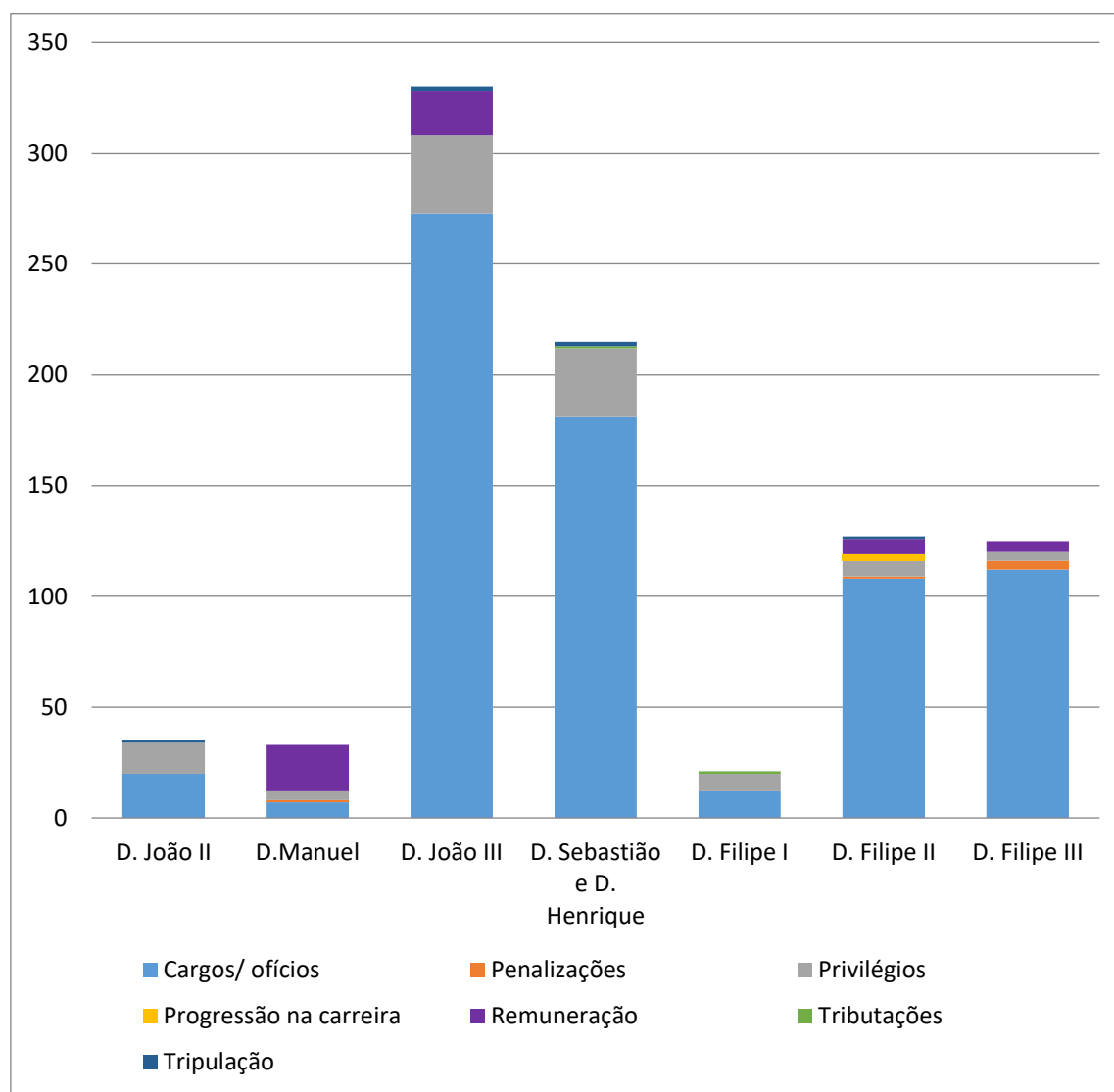
⁴⁷⁶ FERREIRA, J. – Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos. “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, vol. 30 (1967), p. 335-360.

⁴⁷⁷ AR, Legislação Régia, Livro 1623-1627, p. 57-60.

⁴⁷⁸ Esta imposição estabelecia que uma embarcação de 200 toneladas deveria ter 40 homens.

As políticas com finalidade de criar infraestruturas que sustentassem a logística naval foram primordiais para a realização e o sucesso das viagens marítimas, para a consolidação imperial e para a defesa das rotas estabelecidas. Alimentar este projeto exigia, para além de contingentes humanos que garantissem a produção, a navegação e a defesa, recursos náuticos e financeiros de investimento e de suporte às perdas.

Gráfico 10- Diplomas relativos aos homens do mar



Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 118.

Para conhecimento dos contingentes disponíveis no reino havia que contar, identificar e localizar esses contingentes humanos e navais. D. Manuel, em 1515, promulgava a

“Memória do número de naus de guerra, mercantis e de artilharia”⁴⁷⁹ e em 1631, Filipe III emitia uma “Carta régia sobre o número de naus e gente que hão-de ir no ano corrente à Índia”⁴⁸⁰, continuando uma tendência iniciada por D. João III, com o censo naval de 1552.

Medidas de recenseamento dos homens de navegação, que compunham as frotas foram igualmente tomadas, evidenciando o reconhecimento da dependência da coroa por esses indivíduos, devido à falta de contingentes humanos estáveis. No período de domínio filipino, os diplomas produzidos procuraram regulamentar quer os procedimentos de recrutamento geral de homens do mar, quer os procedimentos a ter para a constituição de armadas específicas⁴⁸¹. O geral, estrutural, e o casuístico, coexistem, entre as medidas tomadas neste período, em oposição ao período manuelino, em que prevaleciam ordens de serviço para o desempenho de funções específicas⁴⁸².

O reconhecimento da importância deste grupo profissional para continuidade e salvaguarda dos interesses desejados, levou a coroa a regulamentar as suas funções e obrigações por meio de dois regimentos: o Regimento de 1591⁴⁸³ e o Regimento de 1626⁴⁸⁴. Ambos surgiram em contextos de necessidade e de crise, em que as atividades de navegação por si só não atraíam, multiplicando-se as fugas ao recrutamento. O Regimento de 1591 trouxe como novidade a normalização de um corpo profissional e complexificou-se com as normas estabelecidas no Regimento de 1626.

⁴⁷⁹ ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, maço 17, nº 99.

⁴⁸⁰ BA, Governo de Portugal 1631, fl. 87v.

⁴⁸¹ Veja-se por exemplo: “Provisão de 1 de Fevereiro de 1608. Recrutamento para a armada”, *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa* 1608, p. 218; “Carta régia de 17 de Junho de 1620. Sobre o recrutamento para a armada da Índia”, *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa* 1606, p. 168v-169v; “Carta régia sobre a gente que se há-de embarcar na armada do Brasil de 1631”, BA, cod., 51-X-1.

⁴⁸² “Carta de D. Manuel para Jorge Pestana mandando-o servir em África com mais quatro homens na armada de que era capitão o Duque de Bragança”, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 7, nº 93.

⁴⁸³ COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeios de 1591 e 1626. “*Revista História Económica e Social*”, nº 25 (1989), p. 99-107.

⁴⁸⁴ COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeios de 1591 e 1626. “*Revista História Económica e Social*”, nº 25 (1989), p. 108-122.

Os dois regimentos estabeleciam o recenseamento obrigatório, numa espécie de matrícula geral, destes oficiais, a existir nos Armazéns do Reino, em Lisboa, como vimos anteriormente. Mais importante do que saber quantos existiam, era saber quem e onde se poderia recrutar, de forma a garantir a continuidade desta mão de obra, conseguido com a obrigação do seu aparecimento sempre que necessário.

Estes regimentos estabeleciam regimes de aprendizagem, em que se previa o embarque de crianças a partir dos 10 anos de idade, juntamente com o seu mestre, por norma seu pai. Entre os mais satisfatórios, os mestres e marinheiros estavam incumbidos de escolher um ou dois para lhes ensinar a arte de pilotar, assumindo a designação de sotapilotos ou conselheiros.

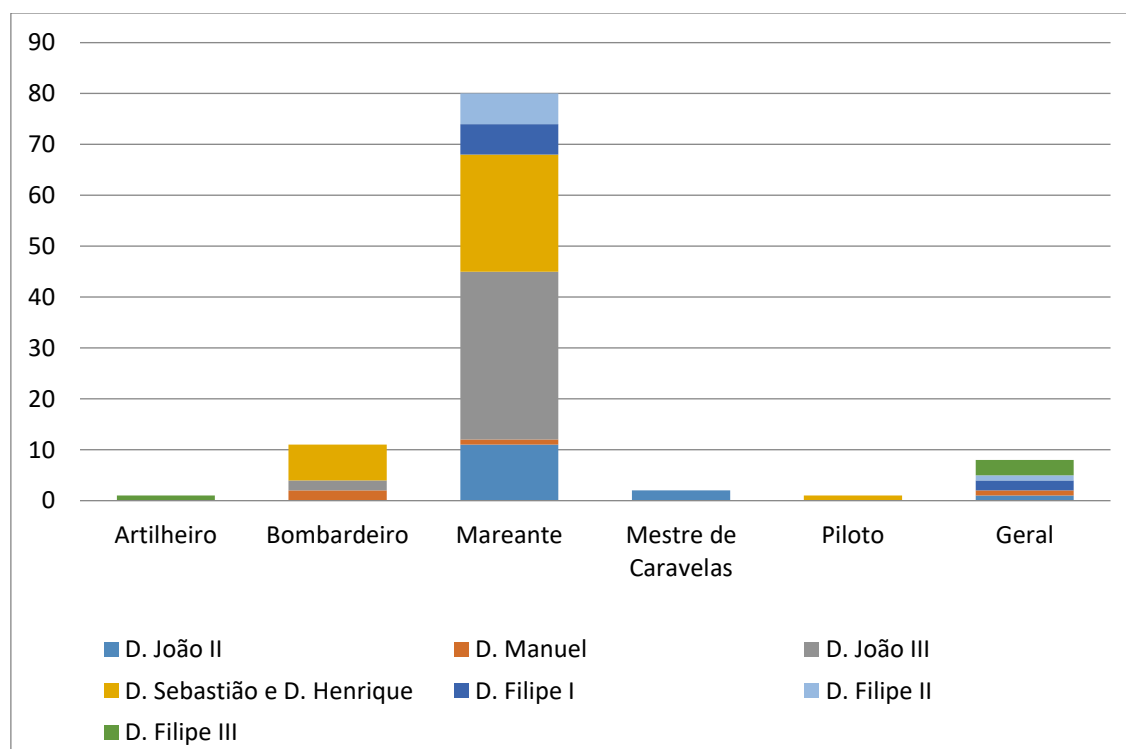
Apesar destes níveis de intervenção, as deserções eram uma constante, pelo que, em certos momentos, se aplicava um recrutamento forçado, através dos chamados “apenamentos”⁴⁸⁵. Era uma espécie de recrutamento forçado de homens do mar e de embarcações particulares que completassem as armadas. Por ordens régias enviadas a todos os portos do reino, os homens eram obrigados a responder e se recusassem, estavam sujeitos a duras sanções. Em períodos de “apenamentos” diminuía o número de pilotos, mestres e mareantes nos registos locais, percebendo-se nos documentos a tendência para um sub-registo dos homens do mar, em ordem a tentarem escapar a estes recrutamentos.

A organização das carreiras marítimas exigia um corpo de navegação hierarquizado e competente para a condução das armadas, e em cada estaleiro era fundamental a existência de um corpo de elite de carpinteiros, calafates e cordoeiros, igualmente hierarquizados, que garantiam a oferta da mão de obra. À coroa cabia o desempenho de um papel interventor e controlador, que se verificou através de ações de promoção destes homens e das suas competências, com a concessão de privilégios quer profissionais quer sociais, decerto para os cativar, mas igualmente de punição pelas perversões que incorriam.

⁴⁸⁵ Sobre esta questão vide 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.

Os Regimentos de 1591 e 1626 já previam benesses para os pilotos, mestres, bombardeiros, calafates, carpinteiros, cordoeiros, e outros oficiais, que fossem a favor do recrutamento. Entre estes privilégios, tinham permissão de embarque de sedas quando integrados nas carreiras da Índia, Malaca e Mina; o uso de arma durante o dia e a noite; dispensa de contribuir em obras e reparações públicas; e estavam livres de serem açoitados em público ou degredados com baraço, quando acusados de algum crime. A regulação de um juiz conservador que guardaria os privilégios dos homens do mar e a sua representação em casos de crime, dando apelação, demonstra uma preocupação do poder central em reforçar o cumprimento destes privilégios, de forma a assegurar aos abrangidos por estas atribuição a sua execução e, em troca, a sua garantia de serviço⁴⁸⁶.

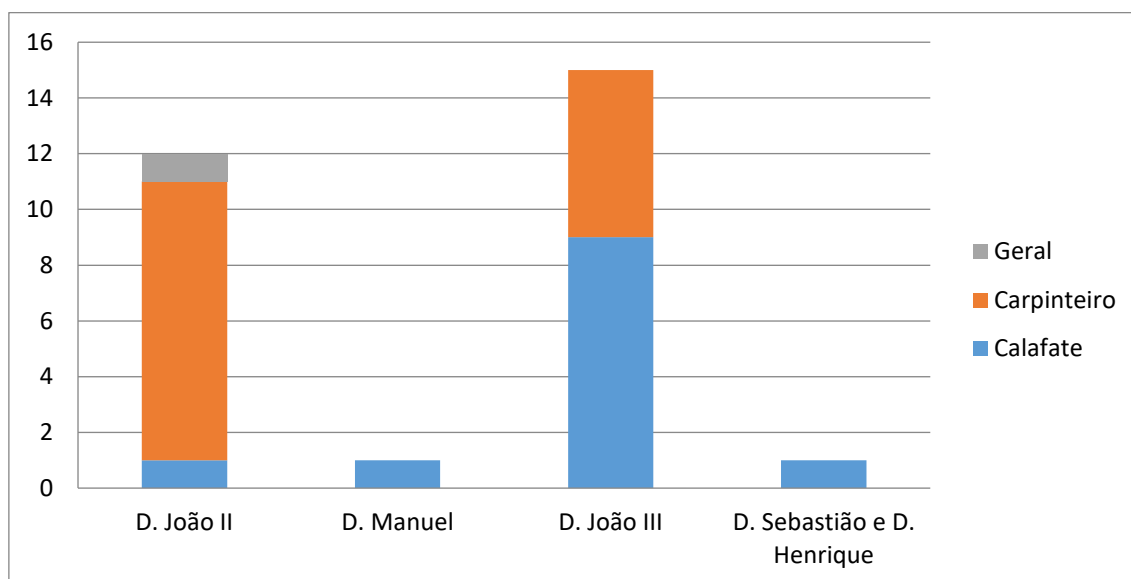
Gráfico 11- Oficiais de navegação – cartas de privilégio



Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 127.

⁴⁸⁶ COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626, “Revista História Económica e Social”, Nº 25 (1989), p. 106-121.

Gráfico 12- Oficiais da ribeira – cartas de privilégio



Fonte: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto, 2017, p. 98.

A coroa portuguesa emitiu um elevado número de cartas de privilégio para os oficiais da navegação, do que para os oficiais da ribeira. D. João II e D. João III foram os monarcas que mais favoreceram os oficiais da ribeira, ao passo que, quando falamos dos oficiais de navegação, acresce-se os reinados de D. Sebastião, D. Henrique, Filipe I e Filipe III.

Para o reinado de D. João II esta realidade justificou-se, por um lado, por se viver um período de novas descobertas e de consolidação de recentes redes comerciais que terão influenciado uma ação de fomento à construção naval, e, por outro, por uma conceção política caracterizada pela promoção deste tipo de grupos socioprofissionais, com privilégios e isenções. Uma produção legislativa abundante, nomeadamente em torno da defesa contra o corso e a pirataria, e as novas exigências aquando do alargamento dos territórios ultramarinos, como é o caso do Brasil, podem explicar a elevada produção de cartas de privilégio no reinado de D. João III.

Em períodos em que a atividade de navegação atraia por si própria, a atribuição de privilégios não era necessária, e tal verifica-se no reinado de D. Manuel. Quando a atratividade decrescia, os privilégios tornavam-se necessários, com a finalidade de cativar, como ocorre no período filipino e que levam à elaboração dos Regimentos de

1591 e 1626. Notoriamente, a concessão de privilégios esteve em consonância com contextos de incentivo ou carência régia quanto à mão de obra.

Parece evidente que o sistema de controlo e de incentivos criado na diacronia foi decisivo para a atratividade e disponibilidade dos homens desejados. É notória a dependência do poder central destes efetivos e do seu saber, para sustentar as rotas comerciais e a defesa naval.

A produção normativa, ou a simples intervenção régia em matéria de logística naval, parece ter sido, em grande medida, reativa, isto é, tratou-se de uma reação/adaptação às mutações e aos desafios conjunturais. Apesar de se esperar que a política régia seguisse um planeamento, norteado por medidas de continuidade, na senda de uma política coerente e concertada, o que se verifica é uma descontinuada intervenção régia e um ausente planeamento nas políticas a empreender.

Contudo, podemos verificar que coroa portuguesa não foi passiva em todos os contextos, assumindo uma atitude pró-ativa, que poderá ter sido determinante no alcance daqueles que foram os sucessos da empresa expansionista. A este nível, as políticas de promoção e de incentivo foram a melhor estratégia a empreender, já que permitiram atrair investidores à construção naval, através dos incentivos, isenções e concessão de privilégios, e de captar contingentes para as carreiras marítimas. É certo que esta intervenção funcionou essencialmente em períodos de crescimento e de expansão, e provavelmente, não foi capaz de reverter indicadores de perda e de recuo da afirmação marítima. Tal só prova aquilo que temos vindo a afirmar – a consciente dependência da coroa portuguesa da iniciativa privada, que tanto necessitava de captar.

Da análise realizada em torno das posições normativas régias sobre o setor da logística naval deixamos questões em aberto, somente possíveis de responder com estudos mais profundos a cada vetor. Uma delas parte da dificuldade de compreender se a complexificação normativa e os crescentes investimentos legislativos que se verificam, se devem unicamente às conjunturas vividas, ou se são o resultado de uma díspar posição política, que passa por um “Estado” mais interventivo e regulador. Isto aplica-se em particular ao reinado de D. João III, apontado por alguns como o monarca português que, de facto, inicia a construção de um estado moderno em Portugal, ou

aquele que concebe, pela primeira vez, um projeto colonial.

Observado aquilo que se efetuou no reino é agora fundamental compreender se semelhantes políticas se aplicaram no Estado da Índia ou se se verificou a aplicação de outras estratégias em função de uma realidade oposta à do reino.

No Estado da Índia verificou-se a conjugação de “dois poderes”, já que de um lado, no reino tínhamos o rei, e na Índia, tínhamos o vice-rei ou o governador, que possuía os mesmos poderes que o rei. Acontecia que por vezes os seus ideais, quanto à política a empreender relativamente ao Estado da Índia, não eram concordantes, o que provocava quezílias e movimentações na corte. É certo que o vice-rei estava perto do local onde seriam aplicadas essas políticas, ao contrário do rei. No entanto, ideais centralistas, expansionistas ou reformistas dos monarcas prevaleciam.

D. Manuel desejava dominar o comércio das especiarias e empreender uma Guerra Santa no Próximo Oriente, rompendo com o islamismo que reinava no Índico. Entre 1502 e 1505, a atenção dos portugueses esteve voltada para o Malabar onde se disputava o domínio da rota comercial, mas também a religião, com alteração entre os reinos hindus de Calecut e de Cochim, que eram rivais por questões comerciais e de definição de fronteiras, e que se iam aproveitando das novas situações para alargar os seus domínios sobre o espaço do inimigo. Em 1505, D. Manuel mandou uma armada mais forte para a Índia, no sentido de dar apoio às feitorias e combater os navios comerciais de Calecut. Desta forma, os portugueses faziam-se afirmar na Índia, sob o ponto de vista militar, sendo a sua principal missão a defesa dos grandes depósitos de mercadorias portuguesas e o bloqueio do trato muçulmano, impossível de realizar com uma simples frota no Índico.

Para melhor controlarem os intercâmbios comerciais antes de dominarem os espaços, colocaram em prática uma política que concedia aos seus súbditos e aliados licenças de navegação, reservando-lhes o direito de atacar os navios que não possuíssem, chamando-se a esta prática de cartazes. Desta forma, se conseguia definir com maior nitidez o imperialismo marítimo português ao se estender, gradualmente, ao

longo do Índico⁴⁸⁷.

Durante a governação de D. Manuel houve um pequeno interesse pelo litoral brasileiro, proibindo a plantação de especiarias do Oriente nos territórios atlânticos, que na verdade, traria vantagens económicas, já que se poupava a nível do transporte e haveria um maior controlo da produção. Isto leva João Paulo Oliveira e Costa e Victor Rodrigues a afirmar, que a atitude de D. Manuel de carácter expansionista centrava-se em motivos político-religiosos, estando, sobretudo relacionados com a ideia de Cruzada⁴⁸⁸.

Neste cenário, surgia a personagem de Afonso de Albuquerque, sucessor de D. Francisco de Almeida, típico fidalgo que tinha intenções de criar um sistema de tributo e empregar as armas, como era desejo da nobreza. Afonso de Albuquerque teve que se valer do apoio de um pequeno grupo, por regra familiares, nomeando-os para cargos-chave ao longo dos seus seis anos de governação. E, para além de depositar confiança em conselheiros italianos, como Francesco Corbenelli, ao longo da sua governação contou com a influência de mercadores asiáticos, sobretudo de áreas desconhecidas. Entre eles destacavam-se os Timmayya da Costa Ocidental Indiana e os Nina Chatu de Malaca. Na corte não faltavam opositores ao seu ideal de centralização. A intenção de Albuquerque era criar um número de pontos fortificados, que não agradava a estes homens do grupo de Cochim, já que o sistema de feitorias lhes permitia uma autonomia face à autoridade do governador, só tendo obrigação de resposta para com Lisboa. A mesma visão e interesse tinham os mercadores italianos, com proveito no comércio indiano, achando que Albuquerque estava a criar um sistema demasiado militarizado e centralizado. As ações de oposição sentiam-se em Lisboa, junto do rei, protagonizadas pelo Barão de Alvito, que se opunha ao mercantilismo régio e à excessiva centralização. Para o caso do Oriente, onde foram várias as atuações opositoras, procurou-se fragilizar

⁴⁸⁷ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 59-61.

⁴⁸⁸ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 73.

a governação de Albuquerque, e houve intenções de estabelecer uma significativa atividade corsária⁴⁸⁹.

Como afirma João Paulo Oliveira e Costa na biografia do rei, “D. Manuel I contou também com a colaboração de muitos estrangeiros. É conhecida a intervenção de vários grandes mercadores italianos, especialmente florentinos e genoveses quer nos negócios do Oriente, quer nos do Atlântico”⁴⁹⁰.

O rei enviou duas armadas à Índia, uma a comando de Tristão da Cunha e outra de Afonso de Albuquerque, que em conjunto deveriam conquistar Socotorá. Conquistando Socotorá conseguia-se a união entre o Índico e o Mar Roxo. Tristão da Cunha deveria carregar as especiarias e voltar para o reino, enquanto Afonso de Albuquerque ficaria a controlar o Mar Roxo⁴⁹¹. A ideia de D. Manuel, de querer dominar o Mar Roxo, provocou algumas queixas por parte de Afonso de Albuquerque quanto ao tipo de embarcações que deviam fazer parte das armadas. Em 1513, Afonso de Albuquerque informava o rei que não devia ter uma armada para conquistar o Mar Roxo composta por naus, mas sim por galés, embora pelo meio pudesse ter três ou quatro naus. Alertava-o que se não tivesse armada, e a fosse criar, não seria bom colocar os navios no mar porque logo eram queimados pelos mouros, porque não havia portos para as proteger⁴⁹². Novamente em 1514, Afonso de Albuquerque informava o rei de que preferia prever a armada para o Mar Roxo de galés, por serem estas mais fáceis de

⁴⁸⁹ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 95-97.

⁴⁹⁰ COSTA, João Paulo Oliveira e – “D. Manuel I”. [s. l.]: Círculo de Leitores, 2012, p. 173.

⁴⁹¹ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 79.

⁴⁹² “Carta ao rei. Expõe a necessidade de fornecer a India de mercadorias, por estar cerrada a bocca do Estreito. Relação das mais acceitas e dos reinos que as pedem. Genero de embarcações mais convenientes para o Mar Roxo, se o assenhorear. Algumas informações e reflexões sobre as terras das margens d'este mar. Pede armas, e diz que a gente as recebe de boa vontade sobre o seu soldo. De 1 de dezembro de 1513”. 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. 169-170.

limpar os cascos⁴⁹³ do que as naus e, conseqüentemente, seriam necessários menos calafates, carpinteiros e ferreiros⁴⁹⁴.

Em 1514, Afonso de Albuquerque concordava que para compor uma armada para o Mar Roxo se deveria fazer mais três galés, para além das duas já construídas, e da galeota de Goa. “Senhor. Depois de ter escrito a vossalteza em outras cartas a determinaçam em que ficava acerca das gales, de nam fazer mais que as duas que estavam feitas, e galeota de Goa, me pareceo voso serviço meter em ordem fazeremse tres: duas em Cochim, e huma em Calecut, asi por virem mestre pera isso e levarem grande soldo, como tambem polo feito do mar Roxo, se nos nosso senhor deixar tomar assento nele, como espero, conservalo, com harmada de gales, por ser o mar e portos e navegaçam propria pera isso, e tambem por serem navios que se espalmam de pendor, e nam obrigarem a tantos calafates e carpinteiros e ferreiros, como fazem as naos, por ser terra nova, nam sabermos imdagora onde espalmaremos nossas naos, e onde espalmariamos hum navio, se diso tivesse necessidade, e assi tambem pera o feito de babarem e do mar da persia, se ormuz istiver em voso poder, que pera todas estas partes sam muito proveitosas gales, porem eu queria ver primeiro com boas naos suez e armada dos ruminos, que dizem lá, senhor, na minha terra, a madeira peleja no mar, e eu poso isto dizer, pela pouquidade de gente e mal armada que ha na India⁴⁹⁵”.

Afonso de Albuquerque cedo percebeu que o recurso a uma política simples de domínio do mar, e baseada nos cartazes, era insuficiente para se conseguir uma força político-militar coesa e dominadora a nível das rotas comerciais, devido à grande

⁴⁹³ Termo usado na fonte: espalmar-se.

⁴⁹⁴ “Carta ao mesmo. Dá parte de ter mandado construir umas galés, por lhe convirem mais para o feito do Mar Roxo, se ali tomar assento. Queixa-se da má qualidade das armas que se lhe enviam. A gente da Índia gosta de boas armas e de bons vestidos, e não tem duvida de os pagar. Pede uma duzia de carretas de artilharia de campos, etc. De 23 de outubro de 1514”. 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.

⁴⁹⁵ “Carta ao mesmo. Dá parte de ter mandado construir umas galés, por lhe convirem mais para o feito do Mar Roxo, se ali tomar assento. Queixa-se da má qualidade das armas que se lhe enviam. A gente da Índia gosta de boas armas e de bons vestidos, e não tem duvida de os pagar. Pede uma duzia de carretas de artilharia de campos, etc. De 23 de outubro de 1514”. 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.

extensão do oceano e ao número limitado de embarcações que se possuía para vigilância. Para além disto, eram reais as queixas sobre a constituição das embarcações em que, apesar do dinheiro gasto nas naus e na sua armação, não pareciam seguras para navegar, sendo difícil confiar em quem as havia construído. “Outrosy Vosa Alteza gasta montes de cruzados em vosas armadas e perdesem vos as naaos e o que levom por se nom gastar mais quatro mill reis de callafates e carrpymteiros asy como nos acomteceo na naao de Pero Ferreira que se me nom achara preto della nom esquapara homem e tambem se perdia o pão de Vasco Gomez e perdera se la se lhe nom socoreramos cousa he em que Vosa Alteza muito deve de mandar atemtar pois que pello que nesta viagem vii eu nom ousaria de me meter em naao asy geerallmente provida per vosos oficiaees”⁴⁹⁶. Por outro lado, as naus podiam estar bem aparelhadas, como as de Lopo Sanchez, mas contrariamente andavam as armadas de remos mal equipadas, por falta de gente que as compusesse. “(...) nom sey novas de que tenho (...) Lopo Samchez que se apartou de (...) açã. Creio que deve de ser tornado pera a (...) he a comfiamça que eu dele tinha Joam Serrão traz a gualle bem aparelhada mas ainda não anda bem equipada de remos por mingua de jente e a outra começamos aguora de fazer”⁴⁹⁷.

Albuquerque conseguiu concretizar a sua intenção de criar uma rede de fortalezas. No final da sua governação existiam fortalezas em: Quíloa, Ormuz, Goa e Cananor. Contudo, existiam lacunas como Adém e as costas de Guzerate e de Concão. Em 1511 conquistava Malaca, que foi o grande feito da sua governação fora do Índico Ocidental, trazendo consequências para a empresa portuguesa, e que contribuiu para a criação de um segundo modelo de ação a leste do Cabo Comorim.

A relação criada entre Albuquerque – portugueses – e a comunidade mercantil de Malaca – tâmiles⁴⁹⁸ –, com uma notável posição no comércio do Golfo de Bengala e a

⁴⁹⁶ 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. “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. XI (1975), p. 45.

⁴⁹⁷ “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”. “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. XI (1975), p. 46.

⁴⁹⁸ Povo do sul da Índia e do atual Sir Lanka.

Oriente de Malaca, permitiu estabelecer contactos com outros povos do litoral do Golfo de Bengala, na parte insular da Ásia do Sueste e no Extremo Oriente. Entre 1511 e 1518, embora em 1515 Afonso de Albuquerque já tivesse falecido, organizaram-se vastas viagens marítimas em regime de cooperação entre a coroa portuguesa e os vários mercadores quelins, indo navios a Martavão, na Birmânia, a Paleacate, no sudeste da Índia, às Molucas, e a outros espaços. A partir de 1518, os navios foram substituídos pelos da coroa portuguesa, com capitão, feitor e escrivão portugueses. As iniciativas expeditórias com apoio dos mercadores locais levaram à criação de um gradual sistema de carreiras, ou rota de comércio da coroa, entre variados portos indianos, como Paleacate-Malaca e Malaca-Chatigão. Outras existiam no Índico Ocidental e que ligavam Ormuz a vários portos da costa ocidental indiana⁴⁹⁹. Como afirmam os autores João Paulo Oliveira e Costa e Victor Gaspar Rodrigues: “Ciertamente, don Manuel, sempre insatisfeito, no renunciaba ni a sus aspiraciones de crear un imperio universal, ni a sus proyectos de destrucción del Islam y recuperación de la Tierra Santa. Por esta razón, insitió en enviar a sus capitanes en dirección al Mar Rojo, al tiempo que despachaba sucessivamente tropas hacia China, procurando, de esta manera, dominar las principales líneas mercantiles del Extremo Oriente. Además de esta esfuerzo expansionista realizado en dos direcciones opuestas, el monarca continuó intentando, por todos los médios, estrangular las redes del comercio sarraceno del Océano Índico”⁵⁰⁰.

A partir de 1520 as carreiras passaram a funcionar como um compromisso entre a coroa e os agentes privados, já que ao capitão e aos seus oficiais era permitido ficarem com uma parte da carga, sobre o regime de quintaladas, a par da atribuição de um salário. Igualmente usual era o embarque nas carreiras de nobres, nomeados para a capitania. A coroa fornecia os navios e em parte salvaguardava os seus interesses

⁴⁹⁹ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 98-99.

⁵⁰⁰ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 121.

comerciais, ao controlar parte da carga⁵⁰¹. É neste mesmo período que começou a surgir um número cada vez mais significativo de aventureiros e desertores dos organismos oficiais, que desenrolavam uma atividade comercial à margem dos quadros definidos pela presença portuguesa. Estes indivíduos atuavam por contra própria, considerando-se, muitas vezes, cristãos e portugueses, e entrando em confronto com os interesses régios, de maneira a conseguirem penetrar nos lugares que desejavam⁵⁰².

Certo é que D. Manuel concedeu privilégios a particulares a nível comercial, como foi com os moradores de Goa, em 1519, em que lhes concede mercê para construírem os seus próprios navios para o comércio, não excedendo, contudo, mais de 40 tonéis, acompanhando a proibição de os vender a mouros ou a estrangeiros⁵⁰³. Igualmente se verifica registos, como em 1514, do investimento de particulares na construção de embarcações para irem ao Mar Roxo, como foi o caso da galé que Silvestre Corço havia construído, embora o rei não lhe tenha concedido a capitania por estar mal construída. “Senhor. Vi a carta que vos alteza espreveo sobre silvestre Corço, dizendo me que eu lhe nam tinha dado a capitania da galé grande que ele fizera, dizendo me vossalteza que ho avia por mui mal feito, certo, senhor, nam poderia ser pior, se eu nam fizesse inteiramente o que vosalteza de lá ordena e manda (...)”⁵⁰⁴. Mais tarde, o mesmo Silvestre Corço informava Afonso de Albuquerque que havia gasto na galé cerca de 200 cruzados, e uma vez que não podia navegar, exigia-lhe a devolução desse dinheiro. “Silvestre corço he muito mimoso de mim e mui bem tratado; hum pouco se arrufou qua de mim, porque me pidio duzentos cruzados qua, que disse que gastara na galé quando ha fizera, por algumas cousas que lhe tam ligeiramente nam davam pera acabar;

⁵⁰¹ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 100.

⁵⁰² COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 122.

⁵⁰³ “Privilegio da cidade para os moradores poderem fazer navios. De 22 de dezembro de 1519”. RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 45-46.

⁵⁰⁴ “Carta ao mesmo. Respondendo ao que se lhe escreveu sobre André Corso, mostra as razões por que não lhe deu a capitania da galé grande. Protesta contra as falsidades que escrevem d'elle Albuquerque para o reino. Dá conta de embarcações que mandou construir, etc. De 25 de outubro de 1514”. 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. 30.

e eu lhe respondi que se os gastar ele perante os escrivães da feitoria ou do almoxarife do almazem, e que los mandaria pagar, mas que asi sobre sua palavra nam era rezam que desse a fazenda alhea, que da minha lhe faria com boa vontade o que podesse, dandolhe esperança que alguma cousa averiamos nesse mar”⁵⁰⁵.

De maneira a atrair os particulares para fomentar o comércio da pimenta, foi-lhes concedidas benesses, que eram designadas como “liberdades da Índia”; um regime complexo, que se foi mutando ao longo dos tempos. Por meio desta benesse, os oficiais que embarcavam auferiam o direito de transportarem gratuitamente nas suas câmaras ou em caixas, certa quantidade de mercadoria; e auferiam a quintalada que lhes permitia importar uma certa quantidade de quintais de pimenta, tendo em conta a categoria profissional do indivíduo. Inicialmente a pimenta que chegava a Lisboa era vendida livremente, sem preço fixo. A venda a um preço inferior àquele que se praticava em Alexandria (que compunha a rota do Mar Roxo) fez disparar a procura. O rei com receio da proliferação das quintaladas, e o lucro que daí advinha, determinou, em 1505, que a pimenta trazida da Índia por particulares fosse vendida na Casa da Índia a um preço fixo, conseguindo reservar para a coroa o monopólio da revenda da especiaria para a Europa. A par disto decretou que toda a pimenta adquirida na Índia era feita pelos seus oficiais, a que se lhes confiava o dinheiro necessário à compra das quintaladas. No prolongar dos tempos, na Índia, as cargas adquiridas e guardadas começaram a exceder a capacidade das naus do reino, já que D. Francisco de Almeida, considerado mais liberal, favorecia as quintaladas em relação às cargas para o rei. Mediante esta atuação, D. Manuel, restringiu as “liberdades da Índia”, suspendendo as quintaladas, o que permitiu ganhar controlo sobre o trato pimenteiro⁵⁰⁶.

⁵⁰⁵ “Carta ao mesmo. Respondendo ao que se lhe escreveu sobre André Corso, mostra as razões por que não lhe deu a capitania da galé grande. Protesta contra as falsidades que escrevem d’elle Albuquerque para o reino. Dá conta de embarcações que mandou construir, etc. De 25 de outubro de 1514”. 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. 304.

⁵⁰⁶ THOMAZ, Luis Filipe Reis – “A questão da pimenta em meados do século XVI. Um debate político do governo de D. João de Castro”. Lisboa: Centro de Estudos dos povos e culturas de expressão portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, 1998, p. 68-69.

Quando Lopo Soares de Albergaria, conhecido como um «livre mercador», assumiu o poder, permitiu que os portugueses na Ásia fossem livres para se dirigir a qualquer porto em busca de lucro, dando início a um movimento que ficou conhecido como a «grande soltura», sendo uma medida oposta aos princípios governativos de Afonso de Albuquerque. Esta medida foi nefasta porque os estabelecimentos particulares portugueses espalharam-se pelos maiores portos do litoral do Golfo de Bengala e por outros espaços como Patane e Pahang, na Península Malaia. Eram um problema para os capitães das carreiras que tentavam, nestes portos, estabelecer relações comerciais. Por outro lado, estes portugueses tinham permissão para praticar pirataria, e podiam tornar-se renegados ao se converterem ao Islão⁵⁰⁷. Lopo Soares conseguiu colocar em prática uma política de liberdade devido a uma estrutura sólida e consolidada da política portuguesa, que em muito aliciava os interesses privados da nobreza. Consequentemente, com esta política verificava-se uma diminuição do reforço militar por toda a Índia. Perante esta atuação, D. Manuel tentou chamar até si o monopólio do trato da pimenta em todo o Índico, conseguindo assim, regular no Malabar a procura e assegurar a estabilidade dos preços⁵⁰⁸.

O sucessor de Lopo Soares de Albergaria, Diogo Lopes de Albergaria, quando tomou o poder tentou encontrar um ponto intermédio entre a governação de Albuquerque e de Albergaria, bem como o seu sucessor, Duarte de Menezes que procurou atrair alguns portugueses que haviam escapado durante o período da «grande soltura».

Neste período (primeiras décadas de 1520) os estabelecimentos oficiais, que não perfaziam mais de uma dúzia, tinham a mesma organização que as praças do Norte de África – uma guarnição com um número determinado de oficiais (capitão, feitor, escrivão, entre outros), e um número determinado de mercadores privados, conhecidos

⁵⁰⁷ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 100-101.

⁵⁰⁸ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 122-128; THOMAZ, Luis Filipe Reis – “A questão da pimenta em meados do século XVI. Um debate político do governo de D. João de Castro”. Lisboa: Centro de Estudos dos povos e culturas de expressão portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, 1998, p.71-72.

como «casados», com estatuto similar aos «fronteiros» do Norte de África, e juridicamente com o estatuto de «homens-bons» da sociedade urbana portuguesa.

Em 1519, Diogo Lopes de Sequeira tenta estabelecer o mesmo tipo de estatuto de mercador nos mercados do Coromandel, mas por causa do seu delegado João Moreno não consegue. Só em 1521, D. Duarte de Menezes reformula a situação ao criar o cargo de capitão e feitor do Coromandel, embora o estatuto de «casado» não pudesse ser aplicado, já que faltava um estabelecimento sobre o qual os portugueses tivessem direitos públicos.

Quanto à política de Bengala, a atuação de Diogo não teve uma linha concertada e coerente, nomeadamente após o envio da embaixada a Bengala, que iniciou um processo de conflitos. Isto prova que as intenções de dividir para reinar sobre os outros povos, nem sempre foi uma realidade correspondente⁵⁰⁹.

As medidas manuelinas tornaram-se mais rigorosas com as “Ordenações da Índia de 1520”⁵¹⁰, ao proibirem qualquer tipo de comércio a feitores, escrivães das feitorias e demais oficiais da fazenda. Estabelecia-se assim o monopólio régio sobre a pimenta, o cravo, o gengibre, a canela, a maçã, a noz-moscada, o lacre, a seda e o tincal. Em paralelo, determinava-se o confisco dos navios mouros achados com estes produtos, e os mouros eram submetidos à escravidão. Em Samatra era ainda proibido o comércio da seda e da pimenta, ainda que fosse para mandar à China, a não ser por contrato estabelecido com os representantes da coroa. Com as “Ordenações Manuelinas de 1521”, reforçava-se o monopólio régio sobre o trato da Guiné, Mina e Índia, estabelecendo a pena de morte para aqueles que fossem a estes espaços sem autorização régia, e o açoutamento público ou o confisco da mercadoria para quem lidasse com produtos sob monopólio régio. Pode-se concluir que com a promulgação

⁵⁰⁹ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 101-103.

⁵¹⁰ BN, F. 5550.

das “Ordenações da Índia de 1520” o mercantilismo português atingia o seu potencial máximo⁵¹¹.

Com a morte do rei D. Manuel chegava ao fim uma política ofensiva, alicerçada ao ideal de Cruzada.

O início do reinado de D. João III foi marcado por uma conturbada política imperial, influenciada por pessoas de feição liberal, que rodeavam o rei, e eram contra o projeto imperial, começado pelo seu pai, e que tentavam promover os negócios particulares contra os da coroa. Os acontecimentos que se desenrolaram em Marrocos, durante a governação de D. João III, quase colocaram em causa a presença portuguesa no Oriente. Nos diversos setores da coroa, a ideia que imperava era de abandono da Índia para concentração de forças no Atlântico⁵¹².

A política ultramarina que D. João III defendeu para a Índia deve ser vista tendo em conta os vários conflitos que sofreu quer com Carlos V, como com Henrique VIII ou Francisco I, mas também o período de “decadência da presença portuguesa na Ásia, após a suposta Era Dourada”. O império que o monarca herda em 1521, não foi o mesmo que deixou à sua morte em 1557, em que, do ponto de vista económico, foi marcado por crises, e a nível político, por ameaças externas constantes, já para não falar da própria questão das Molucas. Tratou-se de um período de constante adaptação à realidade vigente. E “assim devemos entender a presença portuguesa no Atlântico e no Índico/ Pacífico, isto é, não um bloco monolítico, mas um espaço que avança e recua as fronteiras, renovando-as conforme as necessidades e a própria realidade”⁵¹³.

A política joanina foi muito mais de consolidação das redes comerciais do que prolongamento do sonho de conquista. Depois do abandono de Quíloa, a presença

⁵¹¹ THOMAZ, Luis Filipe Reis – “A questão da pimenta em meados do século XVI. Um debate político do governo de D. João de Castro”. Lisboa: Centro de Estudos dos povos e culturas de expressão portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, 1998, p. 74-75.

⁵¹² JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 42; COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 164.

⁵¹³ JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 59.

portuguesa remeteu-se à fortaleza de Sofala e Moçambique, que, na verdade, eram importantes para o comércio e para o apoio à navegação Europa-Ásia. A ilha de Moçambique assumia importância enquanto porto de escala dos navios que vinham e iam para o reino, fazendo com que esperassem neste porto pela monção mais apropriadas para prosseguir viagem⁵¹⁴.

O fim da década de 1530 marca o início de um período de crise, nomeadamente com o vice-reinado de Nuno da Cunha (1529-1538) e início do de D. Garcia de Noronha (1538-1540). As cartas do vedor da fazenda, Simão Botelho, para o rei, entre 1547 e 1552, e o Tombo do Estado da Índia de 1554, mostram o ambiente de crise financeira que se vivia no Estado da Índia e a necessidade de reformas.

Entre a documentação, estes problemas são visíveis quando se concede licença para a construção de uma armada para o Estreito, em 1533, que não pode ser concluída por falta de dinheiro para compra dos materiais necessários para o seu aparelhamento: “E se vosalteza der lugar e licemça que se façam ca navyos e naos seja com penna de os fazerem de cem tonnes per cyma, e quem os fyzer dahy pera baixo que os perca, por que quantos mayores forem tanto sam mylhores pera vos seruyrem quamdo comprar a vosa serviço, e que sejam feitos de maneira pera servirem darmada quamdo comprar a vosaltesa. Senom fora as amcoras que vosalteza este anno mandoy nom tinham já os navyos com que se amamar, e por yso as deve vosalteza mandar cada anno e sejam de treze quimtaes ate cimquo, e asy deve mandar pregadura, por que sempre he mays barata a que vem de la que ha que se ca faz, e alguum fero pera obras grosas, e asy pano pera velas latynas e asy breu e sevo. Remos não cure vosalteza de mandar ca por que, se os ca nom tem, he por myngo de os nom mamdarem buscar a Malaqua, omde ha muyto boons pas pera yso. E eu enformey o governador diso ho ano pasado e ele dise que os mandaria trazer de Malaqua e nunca mandou, por que sey de huu officiall que la esta que huum remo no mato nom custa mays de huum vymtem, e eu ho tenho já dito ao vedor da fazenda e ele diz que quer mandar por eles nesta monção de abril. Estas

⁵¹⁴ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 165-169.

naos dos mercadores que andam na careyra vem bem acabadas de seos corpos e mastros e vergas, mas dos aparelhos vem pobres e por yso poderam acertar de perder sua vyagem, por que este anno, se ca nom ouvera cayro, nom puderam estas naos hyr pera ho Reyno e nom falo nas amarras, por que se fazem de cayro, senom nos outros aparelhos. Senhor, manday prover a Imdia, por que esta em grande risco, mys do que nunca esteve, por que a Imdia he tamanha cousa que nom ha Rey nem princepe que tamanha cousa tenha como vosalteza”⁵¹⁵.

Vitorino Magalhães Godinho afirma que as crises eram características cíclicas do sistema económico. Assim, identifica como crises menores a de 1521-1524 e a de 1531-1535. A de 1545-1552 apresenta-a com uma diferente dimensão de perturbação, assumindo um impacto superior às anteriores crises. Para Vitorino Magalhães Godinho esta foi uma crise de “viragem estrutural”, marcada por três aspetos: 1) recuperação da Rota do Levante e do comércio de pimenta e especiarias de Veneza, 2) início da estagnação da economia da Ásia, 3) período em que o capitalismo monárquico dá lugar a um novo cenário, dominado por poderosos banqueiros-mercadores transnacionais, aliados à nobreza portuguesa.

Os sintomas desta crise fizeram-se sentir pela fragilidade do comércio com a Flandres (Antuérpia). Entre 1536 e 1544, o número de navios caiu de 22,5 ao ano para 14 em 1545 e 1550. Em 1548, é encerrada a feitoria de Antuérpia e, simultaneamente, o comércio é atribuído a privados. Por outro lado, verifica-se o declínio da navegação pela Rota do Cabo nas décadas de 1540, 1550 e 1560, nomeadamente nos navios que partiam de Lisboa e na tonelagem daqueles que regressavam da Ásia.

O monarca D. João III mostrava-se preocupado com a situação, já que reconhecia que reduzidas quantias de pimenta vindas da Índia faziam-se ressentir nas rendas da coroa, e o excesso de remessas trazia o problema da falta de compradores suficientes.

⁵¹⁵ “Carta de João Anes, mestre da Ribeira de Cochim, sobre a pouca obra que nela se fizera, dando conta a D. João III que a Armada do Estreito ficara pronta a 20 de Agosto de 1532 e não saíra devido à falta de dinheiro e que Diogo Pereira na Fortaleza de Chalé é menos útil ao seu serviço e é mais preciso em Cochim para a carga da pimenta”. VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 29-30.

O declínio do comércio de têxtil entre Lisboa e Londres, e o tráfico de Antuérpia abalou com a comunidade mercantil existente em Lisboa quer nacionais, quer estrangeiras. Em consequência, verificava-se uma quebra na tonelagem de navios enviados à Índia, de cerca de 10 a 15 % neste período⁵¹⁶.

Tabela 6 – Tonelagem das embarcações da Carreira da Índia, 1531-1580

Anos	Lisboa-Índia				Índia-Lisboa			
	Partidas		Chegadas		Partidas		Chegadas	
	Tonelagens	Nº de navios	Tonelagens	Nº de navios	Tonelagens	Nº de navios	Tonelagens	Nº de navios
1531-40	44 660	80	42 610	76	39 110	61	36 410	57
1541-50	40 800	68	43 100	56	34 550	58	30 550	52
1551-60	39 600	58	32 500	46	33 650	47	25 750	35
1561-70	37 030	50	35 580	45	36 250	40	32 150	40

⁵¹⁶ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 119-121.

1571-80	42 900	50	40 800	48	38 250	42	35 150	39

Fonte: SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa, 1994, p. 121.

No período do vice-reinado de Martim Afonso de Sousa (1542-1548) viveu-se um período de crise financeira, em consequência da recessão económica que afetou os direitos alfandegários de Ormuz e de Malaca. Esta crise fez-se sentir na passagem do governo de Martim Afonso de Sousa para D. João de Castro. Enquanto, na sua aceção, Afonso de Sousa foi um negociante e virou a sua governação para o Golfo de Bengala, para a Ásia do Sueste e para a China, D. João de Castro marcou o retorno ao Índico Ocidental. A sua governação representou uma tentativa de regresso a uma conceção de Império mais centralizado.

A crise que se verificou entre 1540 e 1550 levou a discussões por parte dos administradores do Estado da Índia, acerca da forma como os assuntos do comércio e da administração geral estavam a ser conduzidos. Em discussão estava o papel que a coroa desempenhava no comércio transoceânico: se tal deveria existir e se sim, como haveria de ser feito. Para o grupo em favor da permanência na Índia, o sistema de fortalezas e de comércio estatal criado por Afonso de Albuquerque era adequado, enquanto que para as famílias nobres privilegiadas, que eram reduzidas, o comércio asiático deveria estar nas mãos dos particulares. Esta posição teve apoio durante o governo de Lopo Soares de Albergaria, chegando a demarcar a leste do Cabo Comorim como livre da influência do Estado, apesar de nesta zona se ter adotado o sistema de carreiras.

O sistema de carreiras tinha um inconveniente, pois obrigava a coroa a fornecer os navios para o comércio asiático. A falta de navios para alimentar o número de carreiras existentes, a par da Rota do Cabo e dos navios de guerra, fez com que algumas

carreiras fossem abandonadas, como aconteceu em 1530 com a rota Batacale-Ormuz⁵¹⁷. Em 1550, este sistema ainda vigorava, acabando por, em meados de 1580, se resumir a três rotas interasiáticas: de Goa para Moçambique, Ceilão (Colombo) e Molucas. As restantes viagens sob dominação régia acabaram por se circunscrever, desde 1550, ao sistema designado como de viagens de lugares. Este sistema de viagem de lugares foi aplicado na carreira Goa-Macau-Macau-Japão, e quem recebia estes contratos eram pessoas de posses e de poder. A concessão estava a cargo do capitão-mor e como tal, podiam fazer a viagem com mais do que um navio. O comércio destes navios era de exportação de pimenta e especiarias de Malaca para Macau, de seda e ouro de Macau para o Japão, e de prata do Japão para Macau⁵¹⁸.

O fornecimento de navios e o financiamento para alimentar a Carreira da Índia foram problemas constantes, já que estavam dependes do autofinanciamento no Estado da Índia. “Desde o reinado de D. Manuel que o objectivo último era evitar o envio de cabedal do Reino para financiar as compras dos produtos remetidos posteriormente pela Rota do Cabo. Tal revelava-se impossível, mas o financiamento da compra de especiarias por parte da Coroa era já reduzido em meados do século XVI: nas cargas de 1547 e 1548, o investimento do Reino rondava apenas os 31% e 24% respetivamente, sendo o resto obtido no lucro do próprio «Estado da Índia». Desta forma, compreende-se a necessidade de estabilidade e a criação de condições favoráveis e atraentes aos mercadores locais”. A opção adotada passou pela manutenção do monopólio régio, com a ressalva que o Estado da Índia só tinha maior controlo sobre a pimenta do Malabar, que se destinava essencialmente à Carreira da Índia. O trato para a Ilha de Ceilão manteve-se naquilo a que se designava o império sombra, estando entregues a mercadores particulares, que livres se abasteciam de todo o Índico Oriental, Insulíndia e China⁵¹⁹. Numa carta de Francisco Palha ao rei, a 26 de Dezembro de 1553, é-nos dito

⁵¹⁷ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 133-137.

⁵¹⁸ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 195.

⁵¹⁹ JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 88-89.

que “também lhe Vossa Alteza apomte que he enformado que todos os navios que vão pera fora e navegação vão com liçemças comprados, do qual dinheiro esa tera não faz fruto, pelo qual Vossa Alteza ha por bem que todo o navio que for pera fora e pera omde styver suas fortalezas, que lhes seia dada lyçemça livremente, e os navios pera Bengala e outras partes, que não ayya fortaleza, que lhe seia dado lyçemça por seu guovernador na camará, pela qual paguarão çimquoenta pardaos, cada huum, pera a camará; do qual dinheiro estará sempre huma fusta e huum quatur pera corer de Batecala ate Chaul, pera guarda da costa, do qual dinheiro se paguara soldo a trymta asados, que eles, pera guarda da costa, escolherão; e se fara a despeza aos navios e, por seus mandados, se levava em conta todo o que mandarem gastar; do qual dinheiro sera tomado conta nos contos, ou por os veradores, que em seus luguares soçederem, qual eles veradores mais quyyerem; e pela mesma maneira darão conta do que se gastar na armada; do qual que asy, senhor, apomto, se podem ayumtar nove mil pardaos, com que se guarde a costa e çife e armada e se paguem trimta portugueses, sem a Vossa Alteza custar nada; e lembrando ysto, a camará avera que se alembra/ dela e da tera; estará segura e Vossa Alteza servido e nos descãosados”⁵²⁰.

Em oposição a este discurso e na sequência das crises económicas que se viviam, Simão Botelho queixava-se ao rei, em 1548, que “pera esta fortaleza [Baçaim] ser a mais nobre e a melhor que ouvese a India, he necesareo que vossa alteza mande que nenhum português, nem navio seu, nom vaa a cambaia fazer fazenda, porque disto asi ser se se/guem grandes bens, e muito males hundo la, porque, alem de os portugueses serem fracos mercadores em vender, sofrem muitas cousas quando lá vão fazendas, que perdem muito credito, e se la nom forem viram a esta fortaleza e a dio todas as fazendas, e renderam muito as alfandegas, e aver se ão aqui o que se ouver mister muito mais barato (...)”⁵²¹. Semelhantes queixas fez a cidade de Cochim em 1548, quando lhes foi

⁵²⁰ “Carta de Francisco Palha a El-Rei. Goa, 26 de dezembro de 1553”. SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 2, Insulíndia, p. 115-116.

⁵²¹ “Carta de Simão Botelho. De 24 de Dezembro de 1548”. FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868. p. 8-9.

proibido navegar para as ilhas das Maldivas: “Vossa senhoria leixou de nos conseder a navegação das ilhas das Maldivas por enformações de alguns moradores em contrario segundo somos enformados por Niculao Gonçalves do que ficamos mui confusos e algum tanto ou muito desconsolados porque nesta terra como nela não ha outras rendas nem erdades senao ho navegar e pola pobreza ser grande nos homens desta terra tinhamos por remedio mandar as ilhas arros e trazer de la cairo e caurim com que tao bem servimos sua alteza quando lhe he necessario pera suas armadas ho que temos pera nos não aver niso nenhum inconveniente ir la porque se não da niso nehuuma apresão nas ilhas mas antes ficam e são favoresidas e sustentadas polos mantimentos que lhe levamos. Asi que sendo nos senhor defeso se privão dos bens - a saber - que este povo resebe niso muita nececidade porque se pode sem isso mui mal sustentar e as ilhas muito pior por os mantimentos os arros e outras merquadorias que lhe não vão e portanto pede este povo com todo acatamento devido a vossa senhoria aja por bem comseder de novo esta merce de poderem la ir e agora ha pera isso muito rezão pois anda la capitão mor e não consintira que os que la formos que lhe fasamos cousa que se lhe nao deva fazer”⁵²².

Quanto àquilo que foi a Carreira da Índia é importante compreender como se estruturou. A coroa, entre 1499 e 1504, criou uma espécie de companhia em que contava com a participação de mercadores privados, entre eles italianos. Entre 1504 e 1506 instituiu-se uma liberdade comercial sobre a Carreira da Índia, em que era necessária autorização régia para enviar navios à Índia. Esta liberdade podia ser gozada por portugueses, mas também por mercadores internacionais, como do sul da Alemanha (famílias Welser, Fugger e Hocstetter), e italianos, que pagavam, no seu regresso, uma taxa de cerca de 28,5%. Após 1506 é colocado em prática um monopólio, com exceções, como foi o caso da armada constituída e enviada sob o comando de Diogo Mendes de Vasconcelos, em 1510, para abrir o comércio com Malaca. O resultado final foi de fracasso por causa de Afonso de Albuquerque ter recusado autorizar esta

⁵²² “Carta da cidade de Cochim para D. João de Castro. Cochim, 22 de março de 1548”. “Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 482.

comercialização, requisitando os navios (entre eles muitos do florentino Sernigi) para suas próprias iniciativas. Para contornar o monopólio da coroa, criou-se o regime de quintaladas, como já vimos, que consistia no espaço de carga deixado para certas pessoas e destinado ao transporte de bens particulares. Podiam trazer até 300 quintais de pimenta e atribuídas a título vitalício, ou por certos períodos de tempo. “Há quem defenda que o uso de quintaladas e outro comércio privado a bordo dos navios da Coroa era de facto substancial, mesmo nos meados do século XVI, mas não temos meios de afirmar isto”, segundo Sanjay Subrahmanyam. Entre 1562 e 1563, introduziram-se mudanças ao nível do monopólio estatal do comércio. Concedeu-se aos mercadores privados uma espécie de contrato, em que se lhes dava o direito de comercializar os produtos mais importantes, como a pimenta e as especiarias. Contudo, este sistema revelou-se pouco eficaz, e em 1564, retomou-se o antigo comércio direto. Chegado o reinado de D. Sebastião, nova mudança se aplica em 1570, quando se autoriza aos privados traficarem livremente mercadorias como a pimenta, as especiarias e outras mercadorias que antigamente eram contrabandeadas, todavia sob a obrigação de as adquirirem nas feitorias portuguesas na Ásia, a um preço fixo. “Estamos perante os primeiros sinais claros de que a Coroa desejava livrar-se da responsabilidade do comércio da Rota do Cabo, e mesmo, na medida do possível, da própria navegação”⁵²³.

Durante a sua governação, D. João III teve que lidar com vários problemas logísticos, sendo um deles a falta de contingentes humanos, que alimentassem os seus ideais. A dispersão dos portugueses pelo território dificultou a reunião de homens para o segundo cerco de Diu, levando a que os filhos do governador tivessem que mobilizar fidalgos. Para os homens, o recrutamento régio não era atraente face aos seus interesses de procura pelo lucro comercial. A participação da fidalguia só se fez por meio

⁵²³ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 159-160.

da concessão de mercês, que o rei atribuiu após o cerco militar. Novamente assistimos ao envolvimento de particulares no auxílio ao rei⁵²⁴.

Em 1542, D. João III permitia aos moradores de Goa armarem navios à sua custa para a guerra ou para serviços régios, que desejassem colocar sob oferta, pelos grandes feitos e apoios que haviam feito às armadas do rei⁵²⁵.

A Heitor Sousa, pelos serviços prestados no cerco de Diu, era-lhe concedida licença de mercê para acabar uma fusta na Costa do Malabar, em novembro de 1546⁵²⁶. Semelhante mercê foi atribuída a Manuel da Fonseca para construir uma fusta na Costa do Malabar, em dezembro de 1546⁵²⁷. Tal como estas mercês existem tantas outras registadas no “Livro das Mercês de D. João de Castro”⁵²⁸, com favores prestados no período do cerco de Diu, como formas de atração dos fidalgos para o serviço do rei, mesmo sendo parte integrante do serviço régio. Por exemplo, em 1547, o rei concedia a Fernão de Sousa de Távora, capitão de Sofala e Moçambique, a licença para comprar três navios para a costa de Melinde, e que se pagasse deles na feitoria de Moçambique⁵²⁹. Em 1545, era concedido a Rui de Melo Pereira licença para comprar uma nau em Malaca e enviar à China com pimenta de Patam⁵³⁰.

Em todo o caso, não era só destes particulares que o rei estava dependente para levar avante os seus ideais. Os casados, nomeadamente os de Goa, Chaul e Baçaim, tiveram um papel fundamental no processo de recrutamento e reforço militar português.

O termo «casados» apareceu na documentação pela primeira vez num relato que Afonso de Albuquerque fez ao rei D. Manuel, em 1510, dizendo que se tomaram mulheres muçulmanas para se casar. O recurso aos casados, que na prática

⁵²⁴ JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 175.

⁵²⁵ RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 2, p. 114-115.

⁵²⁶ “Livro das Mercês de D. João de Castro”. BA, cod. 51-VII-8, fl. 94.

⁵²⁷ “Livro das Mercês de D. João de Castro”. BA, cod. 51-VII-8, fl. 91.

⁵²⁸ “Livro das Mercês de D. João de Castro”. BA, cod. 51-VII-8.

⁵²⁹ “Livro das Mercês de D. João de Castro”. BA, cod. 51-VII-8, fl. 138-139.

⁵³⁰ “Livro das Mercês de D. João de Castro”. BA, cod. 51-VII-8, fl. 30v.

representava o casamento de homens do reino, que estariam, à partida, ao serviço do Estado, com mulheres locais, foi a forma encontrada pela coroa para estabelecer domínio sobre estes espaços, e afirmar a sua presença. Por meio deste sistema, verificava-se uma articulação entre os portugueses e as populações locais. De povoadores, na sequência de uma política levada a cabo por Afonso de Albuquerque, rapidamente passaram a ser um grupo homogéneo defensor de interesses próprios, por vezes opostos aos do poder central. O comércio, sobretudo o tráfico interasiático e a Rota do Cabo, era onde os casados desempenhavam as suas funções. Os de Goa, sendo os mais ricos, dedicavam-se ao comércio costeiro com o Guzerate, onde havia fortalezas portuguesas em Diu, Chaul, Damão e Baçaim, realizando duas cáfilas por ano, ou seja, duas armadas costeiras. Os casados de Cochim, os segundos mais importantes, tinham uma relação comercial intermediária com a costa do Coromandel, Malaca e Macau, bem como com os portos de Bengala, que faziam ligação a Pegu, Sumatra e outros portos da Ásia do sudeste⁵³¹.

Acompanhando uma política militar de mudança no reino, com o fim dos besteiros do conto e dos acontiadados, estruturas que eram arcaicas, D. João III tentou criar no Estado da Índia uma companhia de ordenanças, à semelhança daquilo que se tentou fazer no reino em 1506, seguindo o exemplo do que acontecia na Alemanha. A sua implantação na Índia foi mais tardia, devido à classe de organização existente nos primeiros tempos, que se baseava na presença de armadas que garantiam o domínio do mar, e pela inexistência, por outro lado, de uma vontade política em se criar esta estrutura, em sequência da forte oposição que havia por parte da nobreza⁵³².

Os efetivos que a coroa possuía na Índia eram escassos, poucos, e ainda, instáveis. “A natureza do próprio «Estado da Índia», pela sua forma dilatada no espaço, comprometia a capacidade de mobilização, e o próprio carácter social dos reinóis

⁵³¹ DORÉ, Andréa – Os casados na Índia portuguesa, a mobilidade social de homens úteis. MONTEIRO, Rodrigo Bentes, et al. (org.) – “Raízes do privilégio: mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime”. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

⁵³² COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 247.

(apegados à terra e avessos à guerra) impediam que a autoridade máxima compelissem à guerra os súbditos do monarca”⁵³³.

O recrutamento dos soldados era feito em grande medida segundo o regime de voluntariado. Os que serviam na Índia estariam ligados ao exercício por um período de três anos, podendo o prazo, nalguns casos, ser estendido até aos sete ou oito anos. Estes soldados partiam para a Índia sem terem um destino devidamente definido. Quando chegavam a Malaca, local onde primeiro desembarcavam, e de seguida iam para Goa, eram distribuídos pelas praças onde eram necessários. Haveria um processo de matrícula, contendo a listagem dos que partiam, a fim de serem controlados à chegada e lhes ser pago o seu soldo⁵³⁴.

O pagamento era feito sob o regime de quartel, ou seja, quatro vezes ao ano. Podiam receber esta soma adiantada, por alturas do embarque, “como aconteceu quando da preparação da armada da Índia, no início de 1545, para tentar incentivar o assentamento dos soldados, como o diz o próprio D. João III a Castro”. Por vezes só recebiam quando chegavam a Goa, acabando o governador por intervir a seu favor junto do rei para que não se procedesse desta forma, de modo a evitar uma pobreza extrema destes homens. Por outro lado, ficavam sem capacidades de comprar armas e acabavam por desertar para potentados vizinhos, à procura de formas de sobreviver⁵³⁵.

As queixas de fuga eram uma constante no século XVI, porque não havia uma estrutura de enquadramento dos soldados, nem uma organização de corpos militares permanentes e dependentes do poder central. Isto só existia unicamente quando se organizava uma armada ou uma campanha militar. Por vezes, para compor as frotas recorria-se ao uso dos deportados, que eram reencaminhados para a Índia. Apesar de existir uma matrícula que tentava controlar as fugas e os homens ao serviço do poder

⁵³³ JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 179.

⁵³⁴ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 249-250; JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 178.

⁵³⁵ JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 180.

real, é certo que se acabava sempre por se lançar pregões na via pública, a fim de arranjar homens para as campanhas militares⁵³⁶.

Partindo das teorias de Roger Jesus, a forma encontrada para garantir a permanência destes homens era dar-lhes mesa, que se traduzia numa espécie de “obrigação social e económica” da fidalguia de se responsabilizar pela alimentação destes homens. Com isto, garantiam a sua sobrevivência e colmatavam a impossibilidade da coroa de garantir o sustento daqueles que estavam registados na matrícula de Goa. Por vezes, esta situação podia ser um problema já que, alguns destes indivíduos, formavam grupos de soldados leais a fidalgos que se colocavam contra o serviço régio, e podiam, desta forma, minar a autoridade régia do Estado da Índia. Perante este cenário, D. João III enviava D. João de Castro para contrariar esta tendência e acabar com as compensações que os fidalgos que davam mesa auferiam por parte do poder real, porque o sistema de «dar mesa» implicava contrair uma dívida real⁵³⁷.

Como escreve Nuno Vila-Santa: “de uma forma geral, no que toca à Ásia Portuguesa, o período 1557-1580 é conhecido na historiografia pela crise político-militar de 1565-75, pelo regimento do comércio oriental de 1570, através do qual a Coroa permitia formalmente a participação de privados, abdicando, assim, de alguns anteriores monopólios, pela divisão do Estado da Índia em 1571, pela intensa discussão cortesã acerca do papel ocupado pelo Oriente no seio do Império e ainda pela afirmação das dinâmicas da Contra-Reforma”⁵³⁸.

O abandono das praças marroquinas, devido às dificuldades financeiras da coroa, bem como o encerramento da feitoria de Antuérpia levaram a uma discussão crescente na corte sobre a falta de recursos, prolongando-se esse mesmo debate no reinado de D. Sebastião. Notoriamente, isto não deixou de influenciar o Estado da Índia, obrigando a

⁵³⁶ COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992, p. 250; JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 180.

⁵³⁷ JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021, p. 186-187.

⁵³⁸ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 42.

dar primazia a uma contínua política expansionista que ocorria, em 1550, ou então dar prioridade a uma política contracionista.

D. Catarina empreendeu uma política de contenção quanto à resolução dos problemas orientais, fazendo com que desse ordens ao vice-rei para não conceder soldos e mercês, bem como assentamentos, e a informasse de quem elegia para os diversos cargos existentes no Oriente. Para além disso, o vice-rei devia realizar inquirições aos capitães e feitores em momentos de término dos seus mandatos, e devia cortar com todas as despesas extras e desnecessárias ao bom funcionamento do Estado da Índia. Estas medidas foram continuadas durante a regência de D. Henrique⁵³⁹.

Parece que durante a regência de D. Catarina se tentou continuar a política de D. João III, sem inovar em nada em particular. Esta realidade leva Nuno Vila-Santa a afirmar que “este facto explica que se possa falar num certo distanciamento da regente em relação aos assuntos asiáticos, apesar do fascínio e do peso da Ásia no colecionismo da regente, devido à evidência destes não constituírem os problemas centrais da sua regência”. Contudo, apesar desta tentativa de continuidade, parece que foi no seu reinado que se iniciou uma política de contração, que viria a ter consequências nos anos seguintes, e sobretudo no reinado de D. Sebastião⁵⁴⁰.

D. Henrique quis dar seguimento à política empreendida na Ásia, escrevendo ao vice-rei D. Francisco para dar continuidade à reforma religiosa anterior, pedindo-lhe que desse especial atenção aos judeus, cristãos de São Tomé e aos otomanos. Consciente dos problemas financeiros no Estado da Índia, com uma crise político-militar iniciada entre 1565 e 1575, D. Henrique nomeou D. Jorge de Castro para capitão e vedor da fazenda de Cochim, a fim de resolver a questão da desordem da carga da pimenta, que acabou por ser solucionada por D. Antão de Noronha, o novo vice-rei. Devido aos problemas financeiros, ainda foi equacionada a nomeação de um fidalgo estante na

⁵³⁹ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 46.

⁵⁴⁰ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 49-50.

Índia, de forma a poupar os gastos na sua ida. Contudo, esta medida podia levar a más interpretações sobre quem tinha feito todo o seu percurso na Índia⁵⁴¹.

D. Henrique entregou a D. Antão de Noronha um projeto político importante assente em dois pilares: a continuidade da política de contenção das despesas, que levou à importante reforma dos regimentos entre 1564 e 1568, e a aplicação dos decretos do concílio de Trento, na Índia. A par destas medidas, instruiu D. Antão para reforçar militarmente e financeiramente o Estado da Índia⁵⁴², o que levou o regente a ouvir várias opiniões oriundas de oficiais, capitães e até prelados da Índia sobre estes assuntos.

Na sequência destes problemas, D. Antão de Noronha tentou resolver um dos problemas mais graves – os desvios constantes de pimenta. Na sua opinião era necessária uma reforma, que propôs atempadamente ao rei, em 1566. Esta reforma colocou fim aos conflitos com os mercadores locais de Cochim, defendia a preparação atempada da carga e resolveu o problema da falta de cabedal, sempre insuficiente. De forma muito simples, a reforma de D. Antão de Noronha passava pela integração, por meio de contratos, de mercadores privados que avançariam com o dinheiro para a compra da pimenta. “Segundo estes contratos, 2/3 dos lucros seriam para a Coroa e o restante terço para os particulares envolvidos no processo, ficando todos os riscos e despesas a cargo destes últimos”. Todo este sistema foi aceite pelo Cardeal D. Henrique, no entanto, com a condição do envolvimento dos fidalgos mais importantes da Índia. Desta forma, D. Antão conseguia que o sistema de privatização parcial da pimenta fosse aceite por todos⁵⁴³.

Para além desta reforma, D. Antão determinou a integração dos casados nos contingentes humanos para as guerras; política que continuou ao longo da sua

⁵⁴¹ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 50-51; O vice-reinado de D. Antão de Noronha (1564-1568) no contexto da crise no Estado da Índia de 1565-1575. “Anais de História de Além-Mar”, vol. XI (2010), p. 64-65.

⁵⁴² Quando D. Antão de Noronha chegou à Índia encontrou-a cheia de dívidas e falta de provimento nos armazéns e na ribeira, sobretudo de pólvora.

⁵⁴³ VILA-SANTA, Nuno – O vice-reinado de D. Antão de Noronha (1564-1568) no contexto da crise no Estado da Índia de 1565-1575. “Anais de História de Além-Mar”, vol. XI (2010), p. 74.

governação. Para contornar a pirataria de Malabar aumentou a quantidade de esquadras e reforços enviados para o Malabar, que, infelizmente, nem sempre eram bem sucedidas⁵⁴⁴.

O reinvestimento que o Cardeal D. Henrique fez no Estado da Índia, mas também no Brasil e em Marrocos, ao incrementar a defesa do tráfego comercial português, e ao tentar afastar-se da política castelhana, mostra que tentou ir longe nas reformas que tinha pensado para a Ásia. Contudo, tornou-se um governo marcado mais por debates sobre o que se resolver, olhando as mensagens enviadas por D. Antão de Noronha, do que realmente um governo decisório, já que eram poucas as resoluções efetivas⁵⁴⁵.

No início da sua governação, D. Sebastião introduziu poucas inovações, pelo menos até 1573 onde se verificaram transformações profundas, continuando até então as políticas dos seus regentes. Esta atitude é visível logo na escolha do sucessor de D. Antão de Noronha, D. Luís de Ataíde, indigitado ainda antes de D. Sebastião ter assumido o poder, mostrando como este desejava continuar as políticas herdadas da regência de D. Henrique. Seguindo esta linha é importante ter em conta as palavras de Nuno Vila-Santa acerca desta nomeação: “correspondendo claramente a nomeação de Ataíde a um momento de elitização do cargo de vice-rei, directamente associado ao momento, que então se vivia, de definição e de centralização de poderes da Coroa, evidente no seu regimento, e ao início do processo de afirmação do projecto da realiza sebastica, não se deverá ignorar que a motivação militar da nomeação do fidalgo encontrava correspondência directa na personalidade que o rei até então evidenciara”⁵⁴⁶.

Com a nomeação de D. Luís de Ataíde procurava-se continuar um trabalho de contenção de despesas; uma política de reforma religiosa; e claro, uma política elitista no cargo do vice-rei. Quando assume o poder em 1569, D. Luís de Ataíde deixa clara a sua posição centralista e as suas ambições em reestruturar o Estado da Índia do ponto de

⁵⁴⁴ VILA-SANTA, Nuno – O vice-reinado de D. Antão de Noronha (1564-1568) no contexto da crise no Estado da Índia de 1565-1575. “Anais de História de Além-Mar”, vol. XI (2010), p. 71-73.

⁵⁴⁵ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 50-54.

⁵⁴⁶ VILA-SANTA, Nuno – “Entre o Reino e o Império. A carreira político-militar de D. Luís de Ataíde 1516-1581”. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2015, p. 133.

vista militar, dada a ameaça político-militar que os portugueses sofriam, à qual o levou a instaurar o sistema das ordenanças⁵⁴⁷.

Foi durante a governação de D. Luís de Ataíde que se empreendeu a reforma régia sobre a carga da pimenta – o “Regimento do trato da pimenta, drogas, e mercadorias da Índia de 1570”⁵⁴⁸ – que permitia a abertura do comércio monopolizado da pimenta pela coroa a particulares. Segundo o regimento, o contrato era celebrado pelo período de 5 anos e os contratadores eram os responsáveis por aprestar os navios necessários às transações comerciais. Logo, em 1570, estabelecia-se contrato com o italiano Lucas Giraldo em que deveria enviar, anualmente, para a Índia três naus até 1575. Quando este contrato falhou, por incapacidade de enviar uma nau no último ano, foi celebrado contrato com António Calvo, que enviaria cerca de cinco navios à Índia por ano. Como afirma Nuno Vila-Santa: “tratava-se de uma modernização do sistema semelhante à que o monarca pretendia instaurar na área militar com a reforma das ordenanças”. Esta atitude era uma tendência do rei para melhorar financeiramente a situação do reino, continuando, ao mesmo tempo a política reformadora do Cardeal D. Henrique⁵⁴⁹.

A política que D. Sebastião seguiu para o Estado da Índia, nomeadamente no período da crise político-militar de 1565-1575, procurou que as soluções passassem por uma maior expansão, já que isto implicaria maior financiamento para o reino. Desta forma, volta-se novamente para os processos de missionação como formas de conquista⁵⁵⁰, mas também para um processo de reforço da armação, da qual vários

⁵⁴⁷ VILA-SANTA, Nuno – “Entre o Reino e o Império. A carreira político-militar de D. Luís de Ataíde 1516-1581”. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2015, p. 151; VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 51.

⁵⁴⁸ CORREA, Francisco – “Leys e Provisões que El Rey Dom Sebastião Nosso Senhor fez depois que começou a governar”. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1816, p. 69-86.

⁵⁴⁹ VILA-SANTA, Nuno – “Entre o Reino e o Império. A carreira político-militar de D. Luís de Ataíde 1516-1581”. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2015, p. 186-187; SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 160; VILA-SANTA, Nuno – Revisitando o Estado da Índia nos anos de 1571 a 1577. “Revista de Cultura”, vol. 36 (2010), p. 90; GODINHO, Vitorino Magalhães – “Os Descobrimentos e a Economia Mundial”. Lisboa: Editorial Presença, 1987, vol. III, p. 55-56.

⁵⁵⁰ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 60.

relatos de despesas extraordinárias são disso prova⁵⁵¹. Em 1571, o monarca afirmava ser conveniente que cada ano se armasse uma armada para segurança da costa do Malabar: “Vi as cartas que me escrevestes e tenho muito contentamento dos serviços que me essa cidade faz, que são conformes á confiança que tenho dos moradores delas, e a vontade com que lhes desejo fazer merce, e particularmente recebi serviço nas gales que ordenastes que desse essa cidade, e do consentimento que destes pera o novo direito que se ordenou pera a fabrica delas. E inda que seja de tanta importancia aver na India gales, e polas necessidade em que minha fazenda está, e o muito que he necessario em que minha fazenda está e o muito que he necessario pera despesa das armadas, que cada ano convem que se fação pera segunraça da costa do Malavar, e outras/ cousas necessarias a segurança e defensão desse estado devera com rezão aceitar o serviço que me essa cidade faz nas ditas gales, e o novo direito pera elas. Ei por mais principal tirar as meos povos e vassalos toda opressão que se lhe possa dar com acressentamento de novos tributos, posto que o efeito pera que se poem redunde em muito seu proveito e mais segurança de suas fazendas, pelo que me pareceo que antes de finalmente tomar determinação na confirmação do contrato que sobre isso se fez com o Viso Rei Dom Luis de Taide, saber dos moradores dessa cidade se sam contentes de conseder o tal direito, e se o fazem por suas livre contades, e sem força nem constrangimento algum, e movidos somente polo que importa ao bem dessa cidade segundo custume, e pratica deste negocio me escrevereis a resolução que tomardes, pera conforme a isso mandar o que ouver por meu serviço, e por entre tanto

⁵⁵¹ São casos gastos com navios de remos, em 1571: “Orça se maes a esta fortaleza para as despesas extraordinarias como são navios de remos, que se mandam fora na armação delles e corregimentos, provimentos dos armazens, obras que sucedem, em outo mil pardaos, que valem dous contos e quatrocentos mil reis” na fortaleza de Diu. MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 35; gastos extraordinários com a armação de navios, em 1564: “A nao Drago que neste porto Emvernou deizeis aviamento de todo que lhe for necessário la qua tarbaltareis que parta o maes cedo que puder ser porque cumpre muito a serviço delrey meu Senhor ser no Reino antes que as naos que hão de Vir della partão”. PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 207.

se prosseguirá na arrecadação do dito direito e obra das guales conforme ao que se assentou pelo dito contrato com o Viso Rei”⁵⁵².

Entre 1573 e 1576, a política de D. Sebastião foi uma política intransigente, com mudanças constantes dos vice-rei, de D. António de Noronha para o governador António Moniz Barreto, em 1573, e com a execução do capitão de Chalé, D. Jorge de Castro, em 1574, acabando por demonstrar que o Estado da Índia tinha deixado de ser uma prioridade na política imperial⁵⁵³.

A governação de D. António de Noronha foi marcada pela falta de fundos, e por esta razão não foi enviado Moniz Barreto para Malaca e nem se organizou uma expedição militar para conquistar de novo Chalé. As perdas de Chalé e de Ternate, não terão sido causa da incapacidade operativa do vice-rei, mas antes da dificuldade em socorrer estas fortalezas atempadamente⁵⁵⁴.

“A partir do momento em que D. Sebastião desistira de se embarcar para a Índia e se concentrara na guerra de África, sensivelmente a partir do ano de 1573, isto é, o ano em que mandara depor D. António de Noronha, a acumulação das incongruências régias traduziu-se num verdadeiro abandono do Oriente a si próprio e à fidalguia, tal como alguns autores já o haviam defendido para o período das regências”. No Estado da Índia, as políticas sebastianas não fizeram mais do que prolongar a crise até 1577⁵⁵⁵.

Num período de expansão de oportunidades, que se verificou entre 1570 e 1610, assistiu-se ao declínio do Império Português, em consequência do papel da coroa que, enquanto agente comercial, preferiu a privatização dos tratos que tinha a seu cargo. Consequentemente, deu-se o declínio do número de navios que chegavam a Lisboa vindos da Índia⁵⁵⁶.

⁵⁵² RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 1, p. 75-76.

⁵⁵³ VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 60.

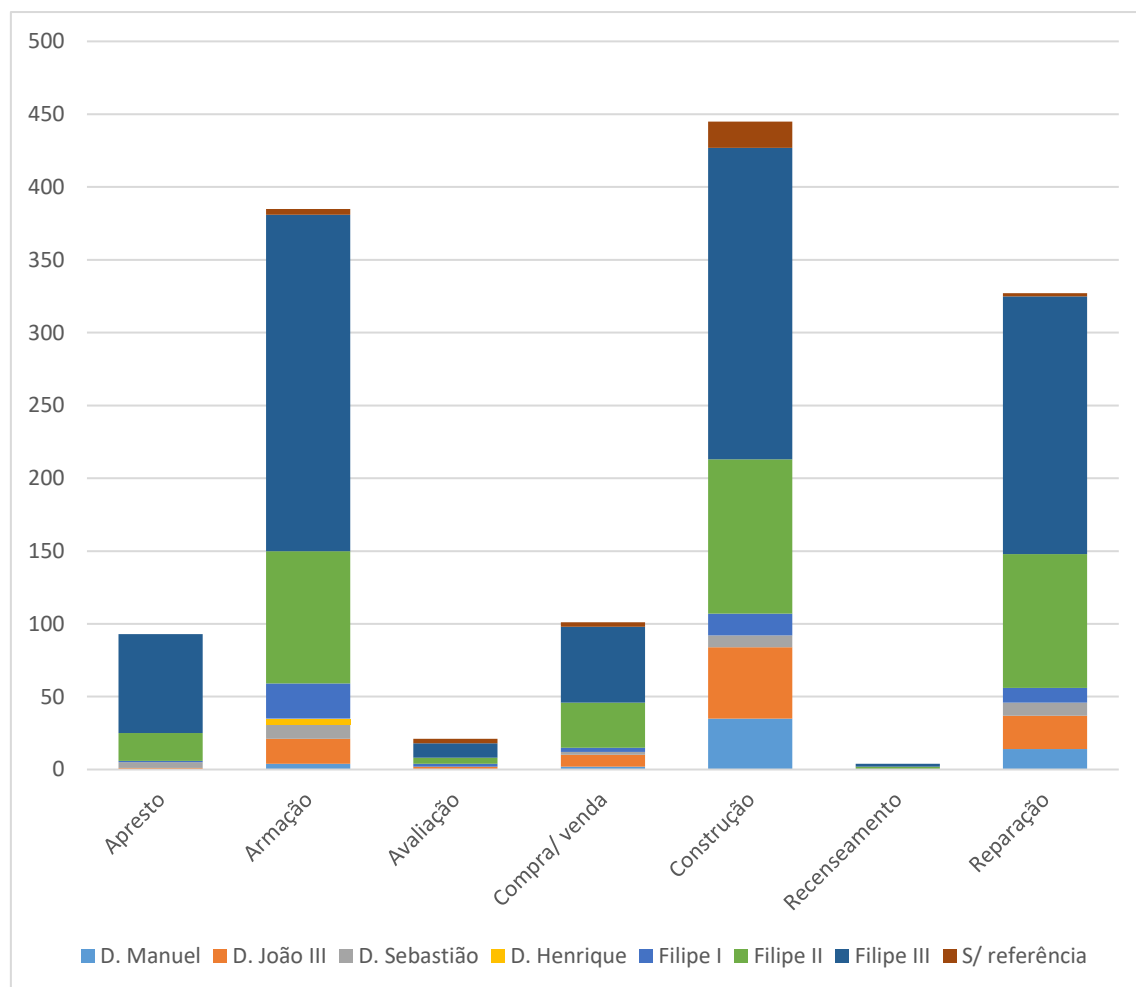
⁵⁵⁴ VILA-SANTA, Nuno – Revisitando o Estado da Índia nos anos de 1571 a 1577. “Revista de Cultura”, vol. 36 (2010), p. 91-92.

⁵⁵⁵ VILA-SANTA, Nuno – Revisitando o Estado da Índia nos anos de 1571 a 1577. “Revista de Cultura”, vol. 36 (2010), p. 105.

⁵⁵⁶ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 200-201.

Quando falamos no período filipino, pensamos na presença holandesa, que terá contribuído para que os reis Filipes tivessem uma atitude mais interventiva em termos de apresto, armação e compra, e venda de embarcações, em comparação com os seus antecessores.

Gráfico 13- Ações deliberativas no Índico por reinados



É lógico que alguns dados registados, nomeadamente em termos de armação e compra/ venda de embarcações, para o período joanino se relacionarão com a pressão turca de que já falámos e a necessidade constante de existir armadas que defendessem as possessões orientais.

A historiografia, e nomeadamente Sanjay Subrahmanyam, mostram a política de Filipe III para possessões ultramarinas portuguesas como de autorregulação e autofinanciamento; uma governação solitária e num período de carência financeira, em que a solução passou pela venda de cargos públicos e de viagens em leilão⁵⁵⁷. Ora, os dados apurados parecem demonstrar o oposto e revelam que uma ativa ação legislativa era produzida sobretudo no que às ordens de armação dizem respeito. Parece que, mais do que uma autorregulação, havia uma preocupação régia em defender as suas possessões. Por exemplo, há registo de ordens, em 1629, para constituição de uma armada de alto bordo com jálias de Bengala por serem mais leves, baratas e se defenderem melhor: “O Conde da Vidigueira sendo Viso Rey desse estado me escreveo na via do anno de 1627 que podendosse mandar armada de sanguicéis a Mallaca para andar naquele mar, seram mais a prepósito para isso jalleas de Bengalla que sam embarcações mais ligeuras e se remam com escravos que de la se podem levar nellas comprandoos para isso, juntamente com as mesmas jalleas e alguas tinha já mandado já por aquella via a Antonio Pinto da Fonseca e se ao diante se forem sempre mandando e poderá ajuntar hum numero conveniente dellas para os mesmos effectos que haviam de fazer os sanguicéis que fazem mayor defeza e nam havia donde sair, e vendo eu o referido me pareceo encomendarvos procureis que com as jalleas de Bengala se dé naqueles mares de Mallaca goarda ás embarcações como apontou o Conde em quanto as cousas se dispõem de modo que passe a armada de alto bordo aquellas partes para se opor aos inimigos de Europa”⁵⁵⁸. No mesmo ano, volta-se a constituir uma armada de alto bordo que estava acabada, com quatro galeões: “Concertousse e refesçe a armada de alto bordo que estava de tudo acabada, e esta con toda a sua gente (...) e em pee sem se bullir nella pera nenhuma das outras e armadas e em estado que quatro galiões desta armada poderam fazer jornada fico lançando e

⁵⁵⁷ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 219-221.

⁵⁵⁸ ANTT, Livro das Monções, Livro 26, fl. 48.

aprestando a armada do Cabo do Comorim a cargo de Francisco da Silveira com quinze navios”⁵⁵⁹.

É certo que o monarca esteve dependente do apoio de particulares, nomeadamente de fidalgos e de moradores locais para composição de armadas. Em 1623, cavaleiros armavam, por sua conta, navios para irem contra os inimigos na costa do Coromandel e no estreito de Ormuz: “Alguns cavalleiros conhecidos por pessoas de valor, e que na guerra o mostrarão assi, se me offerecerão em Cochim para armarem a sua custa navios, e com elles passarem a costa de Charamandel e mais parte do Sul, e fazerem todo o dano possivel aos enemigos da Europa concedendo lhes eu as prezas que fizessem (...) assentey com seu parecer que neste tempo em que as necessidades do Estado são tão grandes, e os enemigos andão tão poderosos e trazem occupados todos estes mares, convinha tambem lançar mão de todos os meynos que ouvesse para lhes fazer guerra e os inquietar; e assi concedi a estes cavaleiros licença para fazerem a dita armação com as ordens e limitações que me parecerão necessarias passando lhes para isso provisão, e dando lhes o regimento de que nesta via vay a copia para Vossa Magestade sendo servido o mandar ver. E entende se que se conseguirão com os ditos navios muy bons effeitos, porque como estes enemigos trazem suas naos espalhadas por todos os portos do Sul fazendo seu comercio será facil tomarem ou queimarem as que acharem sós como de ordinario andão (...) Outra armação fico tambem ordenando para o estreito de Ormuz de algus cavalleiros e outras pessoas praticas delle e de todos seus portos que me tem offerecido, que dando lhes navios com que passem ao dito Estreito e concedendo lhes as prezas que tomarem dos que lá forem contra as ordens de Vossa Magestade pellejarão com elles e farão guerra aos ditos portos, e embarcações que delles saem com que os obriguem a não admittir as dos pimenteiros”⁵⁶⁰. E, em 1630, pedia-se aos moradores de Cochim para armarem navios para irem às águas do sul contra o inimigo: “Eu El Rey vos envio muito saudar como aquele que amo. (...) cappitam da cidade de Cochim me deu conta per carta (...) como ficava tratanto com os moradores

⁵⁵⁹ ANTT, Livro das Monções, Livro 27, fl. 222-222v.

⁵⁶⁰ PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 9, p. 138.

daquella (...) correr o mar do sul para desinquietarem os (...) E havendoa eu isto me pareceo vem e (...) que trata (...) no Conselho que vos assiste façaes nisso o que julgardes por (...) tal declaração que a guerra que se fizer ha de ser contra os inimigos (...) aquellos que estiverem declarados no estado por inimigos. Escrita (...) a 6 de março de 1630”⁵⁶¹.

Estes auxílios extraordinários estão muitas vezes ligados à falta de fundos para o aparelhamento, como aconteceu em 1632, em que o vice-rei se queixa dos elevados custos de aparelhamento das armadas contra os holandeses e a falta que havia de navios no Estado: “Em carta de 28 de dezembro que são as ultimas que tive de Malaca escreve Antonio Pinto da Fonseca que as couzas estavam no mesmo estado, dá avia de novo averem El Rey do Achem pedido favor aos olandezes, El Rey de Pera não consentio o feitor que tínhamos naquele porto, alega agravos que procuraremos remediar, e tanto per respeito da pratica do Dachem com os olandezes como da alteração de Pera, e tambem per outros fundamental para futuro com o que escreve, e insta El Rey do Matarão, detremino mandar em fim de Abril, todavia se chegar de Ceilão aonde está a armada de dez galiotas que o anno passado mandava a Malaca, porque o Rey de Matarão tem fabricado muitos navios de remo e esta com animo muy desposto contra os olandezes, e em tanto lhe não podemos dar mayor ajuda julgo por acertadíssimo que com estes navios de Vossa Magestade e com todos os de Matarão obrigue elle aos Reis seus tributário que são quasi todos os que tem comercio com os olandezes que lhes (...) porque apertados há hi forsa que acudão onde mais the importa, e a froxem com grande quantidade de naos que trazem neste mares, e demais de que espero, conforme a boa razão, que tenha sucesso de grande importancia a dita armada, a pratica do Dachem comunicada com os olandezes dar sempre grande cuidado, demais de que reduziremos outra vez Pera que respeito ao Calaim, comercio importante, assegurará esta armada a cáfila da China de hida e vinda, e tomando-se a recolher as embarcações da China athe fim de fevereiro a esta cidade fica podendo a tornar a partir sem fazer falta nos mezes que se ausenta outra vez em fim de Abril do anno que vem, todas estas importâncias considero na armada, porem não posso dizer a Vossa Magestade com certesa que ella

⁵⁶¹ ANTT, Livro das Monções, Livro 27, fl. 143.

partirá, porque senão vier a que está em Ceilão não he possível pella falta temos de navios, soldados, e marinheiros e sendo de grande pezo para este negocio o dinheiro destes provimentos e aparelhos porque hão de ser de dez mezes com que faz grande a soma de custo vendendo-se huns poucos de pratos de prata que ainda tenho, e empenhando-se a mim os primeiros rendimentos d'alfandega, os quaes são muito pequenos, respeito o que direy adiante (...) se juntará o cabedal bastante”⁵⁶².

Ao longo da documentação do período filipino é presença constante a luta contra o inimigo, que, numa fase inicial eram os ingleses, passando, posteriormente, para os holandeses, organizados por meio de uma companhia comercial.

Em 1600 era criada a East India Company (EIC) que, juntamente com a VOC, criada em 1602, foram verdadeiras ameaças à Rota do Cabo. A VOC foi criada através do alvará da Verenigde Oost-Indische Compagnie, concedido pelos Estados-Gerais dos Países Baixos em março de 1602, mediante o pagamento de uma quantia de 25 000 florins. Deveria ser renovada 25 anos depois, como aconteceu em 1623, e posteriormente em 1647, 1672, 1696, e por diante. Quem supervisionava eram os “Dezassete Senhores”, que eram delegados das principais câmaras que formavam a Companhia, e que faziam parte das maiores cidades comerciais: oito de Amesterdão, quatro de Middelburgo (Zelândia), e uma de Hoorn, Enkhuizen, Delf e Roterdão. O 17º elemento oscilava. Os diretores das câmaras podiam ser chamados a participar em algumas reuniões, mas a palavra de decisão era destes dezassetes. Uma das respostas para o problema da presença holandesa e para o enfraquecimento do comércio português foi a criação de uma companhia comercial, à semelhança das restantes criadas na Europa. A companhia portuguesa deveria ser à imagem da VOC e não da companhia dinamarquesa, criada em 1616, que era descapitalizada e dependente, na sua maioria, do apoio do rei Cristiano IV da Dinamarca. Os portugueses podiam ter seguido o plano da VOC, pois já estava em funcionamento um estado local – o Estado da Índia –, que possuía cidades com câmaras municipais, e todo o tipo de soberania que podia transitar para uma companhia. A ideia de criar uma companhia igual à VOC surgiu em 1618, quando Duarte Gomes Solis fez

⁵⁶² ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 245-247v.

uma proposta para a formação de uma companhia. Na sua ideia, esta baseava-se no comércio de bens chineses – seda e porcelana – e não em especiarias, mas a comunidade de Macau foi um pouco hostil a esta reforma. Em contrapartida, criou-se uma Companhia Habsburgo-Hanseática, que operou entre os portos do Báltico e os da Península Ibérica, e outras pequenas companhias que se destinavam ao comércio na América Espanhola, no Norte da Europa e no Médio Oriente. Outra ideia que surge em paralelo foi a de passar o suporte financeiro das despesas militares para os particulares, nomeadamente a burguesia. Assim, a Companhia Hanseática seria financiada por mercadores alemães e flamengos, e não pela coroa. Na verdade, a tentativa para que as câmaras contribuíssem na empresa do comércio das Índias Orientais de forma sistemática, que foi inglório, ou mesmo a tentativa de investimento por parte de negociantes particulares, fez com que os encargos de investimento fossem suportados pela coroa portuguesa, que detinha cerca de 80% do capital da Companhia, tal como aconteceu com a companhia dinamarquesa⁵⁶³. Como afirma André Murteira: “o aparecimento das Companhias da Índias foi a razão principal pela qual o fim da guerra anglo-hispânica, em 1604, acabou por não trazer o sossego esperado à Carreira”⁵⁶⁴.

Houve uma tentativa de chamar para o financiamento da Companhia os cristãos-novos. Em troca da compra de títulos poderiam investir na companhia 1000 cruzados que lhes daria o grau de cavaleiro-fidalgo ou 30 000 cruzados para o título de fidalgos da Casa Real. No entanto, as famílias de cristãos-novos não entraram neste sistema, até porque um alvará determinava que o capital subscrito estava sujeito a confisco se o subscritor fosse declarado culpado de heresia. Preferiam negociar diretamente com o Conde de Olivares, comprando uma parte das finanças dos Habsburgo e fazendo, assim frente aos banqueiros genoveses, de quem Madrid estava dependente. A 12 de Abril de 1633, a Companhia era extinta pelo monarca Filipe III por, nesse ano, não haver dinheiro do cabedal da pimenta para aprestar as suas naus e por se verificar a entrada de vassalos

⁵⁶³ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 227-229.

⁵⁶⁴ MURTEIRA, André – “A Carreira da Índia e o curso neerlandês 1595-1625”. Lisboa: Tribuna da História, 2012, p. 48-49.

particulares com dinheiro⁵⁶⁵. A larga disponibilidade de mercadorias da Índia, sendo que a produção de pimenta do Malabar e do Canará era dez vezes superior àquela que a Carreira da Índia escoava, e o problema em obter a tempo capital para financiar as feitorias portuguesas de pimenta e garantir ainda a segurança da navegação, foram as principais causas que ditaram o fim da Companhia. Nos finais da década de 1620 e início de 1630, era difícil financeiramente sustentar este tráfico, isto porque ninguém investia o seu dinheiro onde o tráfico tinha perdas de navios superiores a 33%. “Ao fracassar na segurança da Carreira da Índia face aos ataques holandeses, a tentativa portuguesa de fundar uma companhia estava condenada à nascerça”⁵⁶⁶.

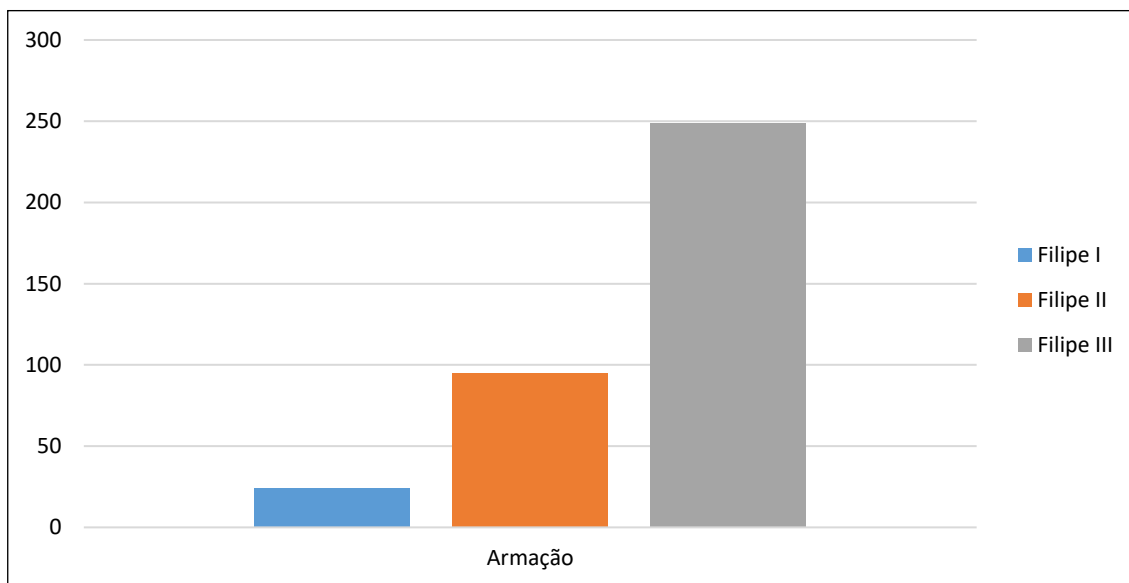
A década de 1630 foi o período mais significativo no declínio do Estado da Índia, no século XVII. Este período foi marcado pela governança de um dos mais célebres vice-reis, D. Miguel de Noronha, Conde de Linhares, que cessou as suas funções em 1635. Durante a sua governação, e apesar de ser visto por muitos como um governo de fracasso, foi assinado um tratado de paz com os ingleses (1635). A D. Miguel de Noronha sucedeu-lhe Pero da Silva (1635-1639) que teve uma governação muito pacífica quanto ao equilíbrio das alianças políticas, acabando por intervir somente em termos fiscais⁵⁶⁷.

⁵⁶⁵ ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 439.

⁵⁶⁶ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 231.

⁵⁶⁷ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 232-233.

Gráfico 14- Armação no Índico no período filipino



Se analisarmos os dados relativos à armação para a governação de Filipe II percebemos que há um equilíbrio entre o empreendedorismo privado e a ação régia. Entre exigências de composições de armadas, como a armada de fustas que tinha deixado de existir⁵⁶⁸, e outras⁵⁶⁹, por iniciativa do rei, temos, igualmente, pedidos do monarca a certos fidalgos para que lhe aparelhasse uma armada. Em 1607, Filipe II pedia a Fernão Lopo de Menezes, capitão da fortaleza de Mascate para armar três fustas: “As tres futas que vos mandei encommendar armasseis, alem das tres que costuma haver na ilha de Manar, para que corram a outra cousa até á ponta de Gale, são da importancia que sabeis; e do zelo com que acudis ás cousas de meu serviço confio que, por cima de todas as necessidades em que me avisaes esse Estado está, as tereis feito armar, como me escreveis trabalharieis por fazer”⁵⁷⁰.

⁵⁶⁸ PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, vol. 1, p. 90-100.

⁵⁶⁹ Rei mandou à cidade de Chaul construir uma armada. PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 90-100.

⁵⁷⁰ PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892. 10 vols. vol. 1, p. 98.

Por outro lado, acontecia que as próprias cidades se ofereciam para armar navios necessários para a sua defesa. Foi o caso da cidade de Cochim em 1607⁵⁷¹ e de Chaul, no mesmo ano⁵⁷².

“E vindo novas, antes de partir de vinte e trinta dias, como na costa de Malavar estavam tres naus/ ingrezas, julgando-se que estariam esperando esta frota, mandou o viso-rei meter a artilharia em duas naus de particulares, numa em que ia Gaspar Afonso de Melo servir de capitão da fortaleza de Malaca, e noutra João Pinto de Moraes por veador da fazenda dela, para irem eguaes aos inimigos (...)” – acontecia que por vezes, dada a falta de embarcações, o vice-rei armava naus de particulares, como aconteceu com estas duas naus⁵⁷³, em 1610.

Ora, todas estas ações e atuações políticas régias quer de Filipe II, quer de Filipe III podem ser compreendidas se tivermos em conta o crescente ataque nas águas orientais por parte dos ingleses como dos holandeses, que se fez sentir a partir de 1598⁵⁷⁴. Tal justifica que o número de registos de armação para o período de Filipe I seja reduzido, resumindo-se as despesas realizadas com o provimento das armadas normais⁵⁷⁵ que existiam nas águas do Índico, como as armadas de Malaca⁵⁷⁶ e as armadas do Norte⁵⁷⁷. Apesar disso, os problemas financeiros e a falta de preparação de armadas continuavam, e parece ter sido uma situação constante se virmos os dados coligidos, sobretudo em períodos de crise. Para além disso verificou-se, o aparecimento

⁵⁷¹ PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 92.

⁵⁷² PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 94.

⁵⁷³ BOCARRO, António – “Decada 13 da Historia da India”. Publ. Rodrigo José de Lima Felner, Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias, 1876, tomo I, p. 97-98.

⁵⁷⁴ Sobre esta questão vide: MURTEIRA, André – “A Carreira da Índia e o curso neerlandês 1595-1625”. Lisboa: Tribuna da História, 2012 e JESUS, João – “As Armadas do Sul. A navegação militar no Índico Oriental, 1580-1607”. Tese de mestrado. Lisboa, 1998.

⁵⁷⁵ Por exemplo: “Livro do orçamento do rendimento de todas as fortalezas do Estado da India e das despesas ordinarias que fazem em cada hum anno, lançadas em seus titolos cada hum per sy de 1581”. MATOS, Artur Teodoro de – “O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo”. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, p. 87.

⁵⁷⁶ “Orçamento do Estado da India 1587-1588”. MATOS, Artur Teodoro de – O Orçamento do Estado da Índia de 1588. “Povos e Culturas”, nº 8 (2003), p. 291.

⁵⁷⁷ “Orçamento do Estado da India 1587-1588”. MATOS, Artur Teodoro de – O Orçamento do Estado da Índia de 1588. “Povos e Culturas”, nº 8 (2003), p. 310.

de particulares no auxílio de armadas a se aprestarem e no recurso a outras fontes financeiras que não as habituais, como o rendimento das fortalezas ou os impostos extras, como os rendimentos do 1% e dos 2%.

Gráfico 15- Financiamento da armação no Índico

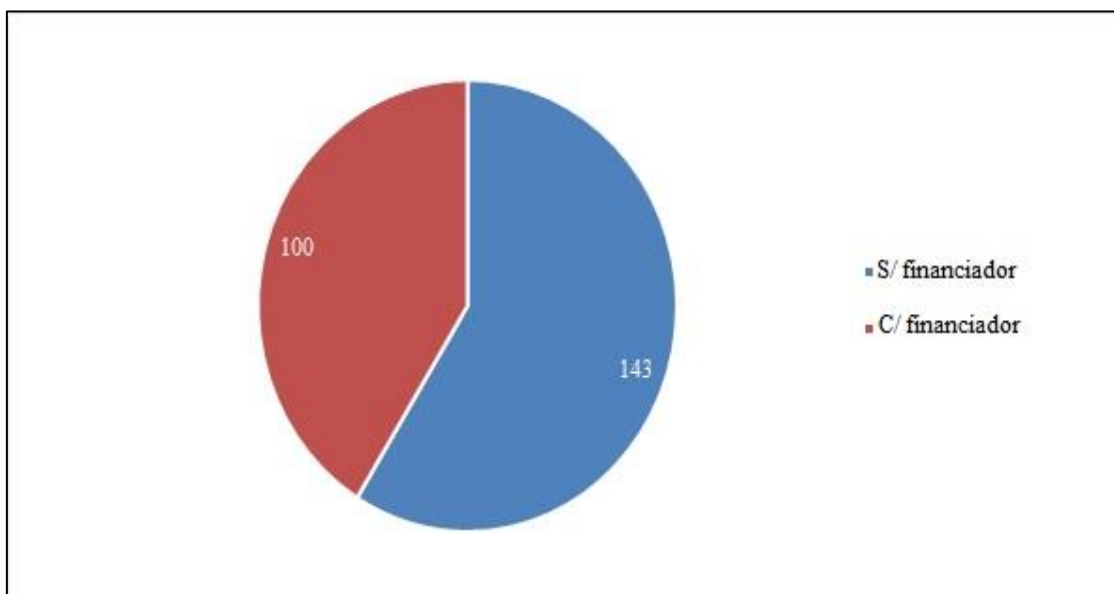
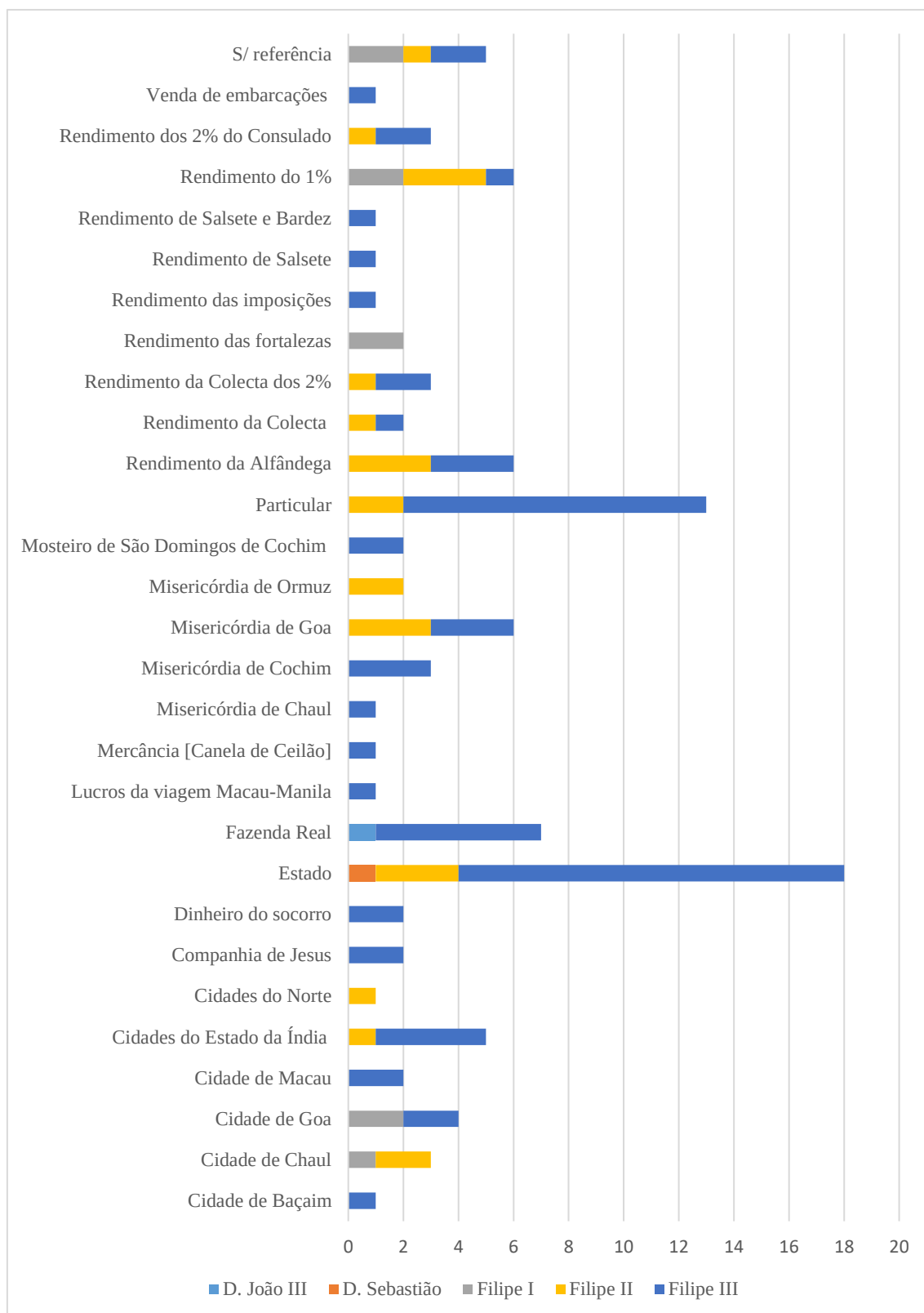


Gráfico 16- Financiadores da armação no Índico



Em 1595, durante a governação de Filipe I, a cidade de Goa tinha emprestado 10 000 cruzados para a armada em que tinha ido D. Paulo de Lima, e que exigiam o seu pagamento; exigência essa que continuava em 1596⁵⁷⁸: “E sobre os dez mil cruzados que me dizeis que os moradores dessa cidade emprestarão pera a armada em que foi Dom Paulo de Lima, de que pedis vos mande fazer pagamento, mando tãoobem, escrever ao VisoRei que dê ordem como se faça com brevidade, e que vos sejam guardados os privilegios dos imfaçois, que tendes, como pedis”⁵⁷⁹. No mesmo ano, por conta própria, a cidade de Chaul armava e fazia armadas para irem contra os inimigos, quando não havia armadas do rei, e deixavam para uso do rei as suas armadas, quando este necessitasse delas⁵⁸⁰.

Analisando com maior atenção os gráficos 15 e 16 compreendemos que, somente, uma parte da armação contou com financiamento fora dos trâmites normais do financiamento das armadas – a autogestão no Estado da Índia. E se contrapusermos esse financiamento com os reinados em que tal acontece, entendemos que estiveram plenamente dependentes de períodos de maior crise político-militar, começando com os turcos no período de D. João III e terminando com os ingleses e holandeses no período filipino.

Os agentes investidores desse financiamento podiam ser particulares, como já o dissemos, e pelo gráfico 16 constatamos que a maior fatia incidiu no reinado de Filipe

⁵⁷⁸ “XXVII. Athegora não são paguos os dez mil pardaos de que os moradores desta cidade fizeram emprestimo ao viso rei D. Duarte de Meneses para a armada com que Dom Paulo de Lima desbaratou el rei de Joor, e pedindo esta cidade por vezes ao viso rei os mandasse pagar conforme a hum capitulo da carta, que vossa magestade nos mandou escrever o ano passado sobre este particular, respondeo que não avia dinheiro, nem se poderão nunca arrecadar, senão se vossa magestade mandar provisão expressa pera dos direitos desta alfandega se arrecadarem porque he divida que os viso-reis deixão huns aos outros por legado e se escusão de a satisfazerem por não ser de seu tempo, sendo obrigação tao propria de cada hum a pagua dela, pois o emprestimo se fez a fazenda de vossa magestade por cidadãos que estão, e estiverão sempre prestes com a bolça aberta, e a vontade prompta pera semelhantes necessidades” – “Carta que a cidade de Goa escreveo a Sua Magestade a anno de 1596”. RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 2, p. 45.

⁵⁷⁹ “Carta de el-rei de 27 de Fevereiro de 1595”. RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 1, p. 110.

⁵⁸⁰ “Carta que a cidade de Goa escreveo a S. Magestade o anno de 95”. RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 2, p. 10.

III. Esse investimento era por meio de empréstimo de dinheiro ou pela própria composição de armadas ou de embarcações, para comporem as armadas à sua custa, como ocorreu com as cidades do Estado da Índia e com as misericórdias. Em 1632, o monarca, de forma a ter uma armada que fosse contra os holandeses, pedia ajuda a particulares, aos jesuítas da Companhia de Jesus, à cidade de Macau e a Lopo Sarmento de Carvalho e sua família para armarem navios à sua custa: “Agradecovos muito as diligencias que em carta de 4 de novembro de 630 ma avisareis que tínheis feito com os moradores da cidade de Machao sobre haverem de armar a sua custa alguns navios que andem no mar do sul as prezas dos enemigos da Europa. E dem guarda as embarcações dos mercadores que navegarem para a India e Manila procurando que os religiosos da Companhia armassem tambem hum navio e Lopo Sarmento de Carvalho e seus parentes outro, e assy que outras pessoas particulares dessem ajuda pera o mesmo efeito de armar contra os enemigos de Europa do que tudo me hey por bem servido e vos encarrego me avizareis do que se tiver concedido e procureis que se continue e acrecente”⁵⁸¹. No ano de 1627, o Conde da Vidigueira informava o monarca de que no ano de 1625 se tinha empenhado 4 castiçais e uma lâmpada de prata do Mosteiro de São Domingos de Cochim para com ela se armarem dois galeões e irem em socorro a Malaca⁵⁸².

Para além de vermos envolvidos no financiamento das armadas as Misericórdias, a Companhia de Jesus, particulares, e rendas extras que se criavam, é de salientar o recurso à venda de embarcações e ao lucro das vendas de viagens, nomeadamente de Macau para Manila. Entre 1624 e 1625, pensava-se na venda do galeão São João pelo estado velho em que se encontrava, sendo o seu conserto dispendioso. Após a avaliação dos oficiais da Ribeira, que o avaliaram em 4500 xerafins, assentou-se que se vendesse

⁵⁸¹ ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 67.

⁵⁸² “Sobre o desempenho de quatro castiçais e huma alampada de prata do mosteiro de São Domingos da cidade de Cochim. De 25 de Fevereiro de 1627”. MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da India ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 332.

o galeão, por compensar mais à fazenda real, e que o dinheiro da sua venda fosse aplicado no apresto dos seis galeões, que estavam na ribeira para a armada⁵⁸³.

Em 1625, “D. Francisco da Gama comunicou que, em virtude de não existir alfândegas em Macau, nem chegar de lá qualquer rendimento, determinara mandar fazer uma viagem Macau-Manila por conta da Fazenda Real, tendo sido avisado em segredo o capitão-geral de Macau [D. Francisco de Mascarenhas]. Os lucros desta viagem seriam enviados para Goa em cobre para fundição de artilharia e em ouro para ajudar os gastos da armada de alto bordo, excepto um quarto que destinara ao fabrico de artilharia para Macau”⁵⁸⁴.

O dinheiro do socorro era uma fonte de rendimento normal a ser solicitado, dado os vários registos em que o vice-rei solicita ao rei o envio de dinheiro para socorro de uma determinada região. “O ultimo de dezembro fim de seiscentos vinte e quatro em presença do senhor conde viso rei se assentou em concelho de fazenda pelos/ ministros deputados dele que os cento dezasete mil setecentos vinte e quatro xerafins e duas tangas se despenderão da fazenda real no apresto dos oito galioes de que foi por general Nuno Alvrez Botelho afora os sincoenta e dous mil seiscentos sincoenta e nove xerafins quatro tangas e vinte reis que despendeo a cidade nos mesmos galiões do rendimento da colecta de dous por cento como se vio das listas que apresentou o vedor da fazenda que forão bem despendidos do dinheiro do socorro conforme as ordens de sua magestade. Outrosi se assentou que a despeza que se fizer com os quatro navios que se ham de dar a Diogo de Melo de Castro que esta pera hir pera o capitão mor de Melapor, e Costa de Choromandel, se faça do dinheiro do socorro por entender que he conforme as ordens de sua magestade por ser em dano dos inimigos da Europa. E outrosi se assentou que o que se tem despendido na armada do norte e na armada do cabo de Comorim e nos navio periches a que não poder suprir o rendimento d'alfandega desta

⁵⁸³ AHU, Índia, caixa 8A, doc. 116.

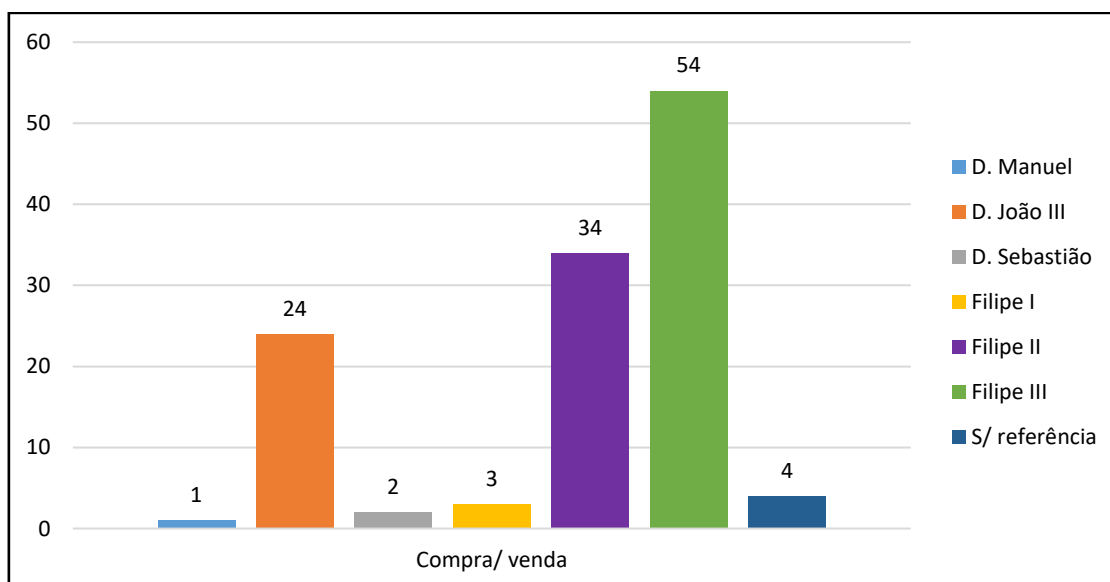
⁵⁸⁴ “Carta sobre a viagem que se devia fazer de Macao para Manilla a beneficio da Real Fazenda. De 10 de Dezembro de 1625”. MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da India ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 140-141.

cidade depois de pagas as ordinarias que nela se custuma pagar se paguem do dinheiro do socorro pois não ha outro donde se tire, tendo consideração, e respeito que se não ouver estas armadas que dem guarda as caphilas se acabara o comercio, e o rendimento das alfandegas sem o qual senão pode governar este estado”⁵⁸⁵.

A preocupação com a defesa dos navios e dos territórios portugueses levou o vice-rei Pero da Silva a determinar, em 1636, que os navios mercantis andassem armados para fazer frente ao inimigo, isto porque, maior parte das vezes, perdiam-se facilmente ou se incendiavam. Para tal era essencial haver artilharia que os mercadores pudessem pagar⁵⁸⁶. Esta preocupação que se verifica no Estado da Índia, igualmente se verificou no reino, com a determinação dos navios andarem armados, mas também do envio anual de armadas de socorro de Lisboa para a Índia. Verificou-se que muitas armadas foram aprestadas e aprovisionadas para irem para a Índia, em sua defesa, sendo construídos galeões no Porto⁵⁸⁷.

A par da armação, a compra e venda de navios foi outro ponto que teve em destaque ao longo das diferentes governações.

Gráfico 17- Navios comprados ou vendidos no Índico – distribuição por reinados



⁵⁸⁵ “Treslado do assento tomado sobre a despesa feita com as armadas que anda. De 1624-1625”. AHU, Índia, caixa 8A, doc. 116.

⁵⁸⁶ ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 262.

⁵⁸⁷ AHU, Índia, caixa 5A, doc. 159.

“Ho capitão que Vossa Alteza mandar pera çofala de lhe armas e polvora porque navios eu tenho qua tres mui bons. Hum fiz de novo he hum comprei e outro anda aqui que Antonio de Saldanha aqui mandou fazer os quaes eu tenho tão em corregidos e tão novos ado que se nesta terra pode fazer por ha carpentaria que dentro em Lisboa nom se podem melhor guoarnecer”, contava Cristovão de Távora, governador de Sofala e de Moçambique, a D. Manuel. O número reduzido de indicadores de compra ou venda de embarcações para o período manuelino poder-se-á justificar por se tratar ainda de uma fase embrionária daquilo que seria a presença portuguesa na Ásia.

Contrapondo com as governações de D. João III, Filipe II e Filipe III parece coincidir, novamente, nos períodos de crise político-militar, em que a atuação régia tinha que ser mais interventiva. Durante o reinado de D. João III, as transações comerciais de embarcações eram de carácter “natural” – vendia-se fustas ou outras embarcações por determinado preço e compravam-se outros navios, quando necessários, a quem os tinha de melhor qualidade. Em 1525, D. João III comprava navios a particulares de Malaca, sendo um comprado a Nuno Mascarenhas, já velho e de 80 tonéis, e um parau do tamanho de uma fusta a João Moreno⁵⁸⁸. No mesmo ano, vendia-se o navio Santa Helena, de 300 toneladas, ao capitão de Goa, Francisco Correia, que estava a ser concertado⁵⁸⁹. Em 1546, era dada licença a uns homens para comprarem navios aos colimutes, pela falta que havia para a guerra de Salsete, como até então haviam sido comprados⁵⁹⁰.

Se compararmos os reinados de Filipe II com o de Filipe III deparamo-nos com uma diferença significativa de atuação. Para além da venda de embarcações ser comum aos dois reinados, Filipe II esteve sempre mais preocupado com que não se vendessem

⁵⁸⁸ “Lembrança das cousas da India em 1525”. FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 7-8.

⁵⁸⁹ “Lembrança das cousas da India em 1525”. FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 21-25.

⁵⁹⁰ “Carta de Henrique de Sousa Chichorro para D. João de Castro. Cochim, 28 de julho de 1546”. “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, tomo II, p. 279-280.

embarcações pela falta que havia delas para a composição das armadas⁵⁹¹, enquanto Filipe III se preocupava em vender as embarcações a preços justos para pagar àqueles que lhes havia emprestado dinheiro para aprestar as armadas, sendo na maior parte das vezes embarcações em que o conserto era elevado ou estavam velhas. Sabe-se que no ano de 1626 foram vendidas 2 naus pelo valor de 1300 xerafins, que haviam sido tomadas nas margens do Malabar. Este valor seria aplicado no cabido de Cochim, a fim de se pagar os seus ordenados⁵⁹².

⁵⁹¹ Em 1623, o rei determinava que Não se vendam navios, por mais velhos que sejam, pois eram vários os navios vendidos como velhos, e não o sendo, a um preço reduzido, sendo tal grande prejuízo para a fazenda real. “Carta sobre os clérigos Canonistas que se tratava de enviar a Goa e mandar se não vendessem navios de remo e se não tomasse dinheiro com lucros dos capitães das armadas para apresto das ditas. De 6 de Março de 1613”. PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 2, p. 365-366.

⁵⁹² “Sobre se satisfazer ao cabido da Sé de Cochim a dívida que se lhe deve de ordenados. De 28 de Março de 1627”. MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 337.

II PARTE. CONSTRUÇÃO NAVAL NO ORIENTE – FUNCIONAMENTO

A fábrica naval envolve muitos aspetos, incluindo a tipologia e a tonelagem dos navios fabricados ou consertados, o método de seleção e o corte de madeira, as técnicas de construção, o financiamento e os técnicos envolvidos – tudo isto numa leitura que deve suscitar, por imperativo, uma análise contextual.

Realizar uma viagem tão longínqua como era a de Portugal-Índia era impossível sem a existência de infraestruturas de apoio logístico quer em termos de apetrechamento naval, quer de tripulações e mantimentos, quer em termos da reparação das embarcações, no percurso e nos pontos de partida e de chegada. No que concerne o nosso objeto de estudo – a construção naval no Oriente, em particular no subcontinente indiano, parece evidente, pelas fontes recolhidas, que, nesse espaço, para além destes procedimentos, processos de construção naval eram concretizados a pedido do rei e dos seus representantes, sendo os navios daí resultantes enviados para o reino ou mobilizados para os circuitos interasiáticos, em particular nas águas do Índico.

Mediante tal constatação, importa discutir como se procedeu à construção e reparação naval na Índia, tendo como principais pontos de análise aquilo que caracteriza a indústria de construção naval: estaleiros, matérias-primas, mão de obra, técnicas e modelos de financiamento.

1. Estaleiros (localização, articulação e funcionamento)

A criação de um estaleiro em espaços costeiros não era possível se não se tivesse em conta as redes de conexão com o *hinterland* desses territórios e, consequentemente, as redes de articulação com o interior do território em análise. A complementaridade entre as cidades portuárias e o interior era inevitável, tendo em vista tanto as matérias, como a mão de obra necessária para uma atividade como a construção naval⁵⁹³.

A fixação de um estaleiro naval podia estar condicionada pela geomorfologia da costa, pelo abastecimento de matérias-primas e pelos próprios interesses dos agentes mercantis e dos objetivos e tipologia de comércio, tal como se verificou no reino. Na Índia, a fixação dos estaleiros esteve não só dependente das políticas de fixação e domínio dos mares, dos fluxos comerciais e das linhas de conquista, mas também, e o mais importante, da acessibilidade marítima e proximidade de florestas⁵⁹⁴. Por esta razão, os portugueses decidiram instalar as primeiras ribeiras na costa do Malabar, rica em madeira como a teca e a angelim, e conhecida pelas suas lagoas e rios que ligavam portos como Quiloa, Cochim, Cranganor, Calecut e Cananor, permitindo o escoamento das madeiras⁵⁹⁵.

1.1. Construção naval pré-presença portuguesa

Quando os portugueses chegaram à Índia já existia uma tradição em construção naval, da qual os portugueses beberam influências e aproveitaram recursos.

Durante e até ao final do período medieval, entendido em termos de cronologias europeias, Beypore, que ficava geograficamente acima de Calecut, era o principal centro

⁵⁹³ MURHERJEE, Rila – Chasing the many faces of marine goddess across the Eastern Indian Ocean. In MURHERJEE, Rila (ed.) – “Oceans Connect. Reflections on water worlds across time and space”. [s.e.]: Primus Book, 2013, p. 39-52; MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 9, 66.

⁵⁹⁴ 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; CARVALHO, Patrícia – Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630). Tese de Mestrado. Lisboa: 2008.

⁵⁹⁵ MATHEW, K. S. – Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 104, 106.

de construção naval na costa oeste. Calecut afirmava-se também como um grande centro de construção naval. Os portugueses, que estabeleceram uma fortaleza em Calecut, em 1514, tomaram medidas para aproveitar as vantagens das instalações aí existentes, especialmente a disponibilidade da melhor madeira, como a existente em Chaliyam, perto de Calecut, que era, igualmente, barata. O próprio samorim de Calecut sugeriu a Afonso de Albuquerque que, pela abundante oferta e variedade de madeira, poderia começar a construir navios em Calecut. De facto, assim que a fortaleza aí foi estabelecida, após um acordo de paz e amizade assinado a 24 de dezembro de 1513, Afonso de Albuquerque emitiu ordens para se construir uma galé em Calecut, em 1514, de forma a se compor uma armada para ir ao Mar Roxo⁵⁹⁶.

A atividade de construção naval, de acordo com a tradição local, terá surgido em Beypore com a viagem lendária de Cheramam Perumal a Meca no ano de 1221 d.C.. A habilidade de carpintaria relativa à construção de barcos que os Keralites, povo da região de Beypore, haviam adquirido terá contribuído para a supremacia desta atividade em comparação com os restantes portos em que igualmente operavam. Por outro lado, Beypore tinha o acesso à melhor área florestal, graças às conexões e ligações permitidas por via fluvial. A floresta de Nilampur, através dos braços do rio de Chaliyar e do rio Hadalundi, era disso exemplo⁵⁹⁷.

As embarcações aqui construídas tornavam-se fonte de lucro para os empresários que, em outras cidades costeiras, as vendiam ou hipotecavam para se dedicarem ao comércio marítimo. Apesar da falta de desenhos de construção das embarcações, conhecem-se hoje os navios construídos, e sabe-se que eram utilizados para a pesca,

⁵⁹⁶ 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.

⁵⁹⁷ GREESHMALATHA, A.; RAJAMANICKAM, G. – The Ship-building Techonology. As practised in Beypur, Kerala. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 44-45; MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 31.

para o transporte de carga e passageiros, para corridas, para festivais e para a guerra. Os navios mais pequenos construídos que se conhecem eram o Toni, o Vanchi, o Kocguvallam, o Chini, o Berik e o Dungi, usados em particular pelos comerciantes de Gujarate. Já os navios maiores eram o Kappal, o Vallam, o Marakkalam, o Uru, o Odam e o Pathemari⁵⁹⁸. Sabe-se que outros tipos de embarcações eram construídos, como o Boom, que era feito com três mastros e três velas e mais usados pelos mercadores árabes; o Sambook, construído para os árabes e com uma estrutura de popa mais plana; e o Kotia, que era construído para os comerciantes de Kutche e Gujarate.

Os Urus eram uma embarcação ímpar, construída unicamente em Beypore. Eram inteiramente feitos em madeira, presos por cordas de coco e calafetados com uma cola especial obtida a partir de gordura animal, cálcio e óleo de *punna* (uma espécie de madeira). Sempre que necessário eram utilizados pregos de madeira⁵⁹⁹.

Tal como acontecia no reino português, a transmissão do conhecimento era feita de forma empírica. Transmitida de geração em geração, por meio do treino prático. Este tipo de conhecimento e desempenho de atividade estava reservado a uma casta de artesãos específica, designada por Odayees⁶⁰⁰.

Em Calecut, o tipo de embarcações construídas era diferente. Construía-se embarcações como o Sambuk, que era uma espécie de navio com fundo plano; o Kappal; o Parau, construído para o transporte local, com uma quilha de cerca de 100 pés e uma tonelagem de 150 tonéis; e o Batel, que era um veleiro com 2 mastros.

No período medieval a tonelagem de uma embarcação variava entre os 350 e os 400 tonéis⁶⁰¹.

⁵⁹⁸ 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.

⁵⁹⁹ GREESHMALATHA, A.; RAJAMANICKAM, G. – The Ship-building Techonology. As practised in Beypur, Kerala. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 45-46.

⁶⁰⁰ 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.

⁶⁰¹ 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.

Com a expansão europeia, a construção indígena no Malabar foi afetada. Os artesãos e carpinteiros que trabalhavam na construção naval perderam em parte o seu protagonismo e a grande tradição desta atividade só se manteve através da construção de embarcações dedicadas à pesca⁶⁰².

1.2. Construção naval sob influência portuguesa

Com a chegada dos portugueses, houve um impulso dos processos de construção naval existentes na Índia, agora inspirados nas tradições portuguesas, apesar de se saber, como veremos mais a diante, que algumas técnicas indianas foram recuperadas pelos portugueses. A volumetria das embarcações tendeu a aumentar de acordo com o volume das mercadorias a transportar e a extensão da viagem entre Portugal e a Índia.

1505 é o ano do registo de um primeiro processo de construção de uma galé, provavelmente em Cochim, em que se diz: “(...) Joam Serrão traz a gualle bem aparelhada mas ainda não anda bem esquipada de remos por mingua de jente e a outra começamos aguora de fazer”⁶⁰³. Os portugueses haviam chegado à Índia em 1500, e em 1505 já havia relatos de construção de embarcações naquele espaço, apesar de se saber que em 1503 já se construíam embarcações em Cochim⁶⁰⁴.

O crescimento dos níveis de construção naval parece ter sido contínuo nos reinados em análise e os avanços e recuos nos números que se verificam no gráfico 18 e 19, parecem pronunciar transformações conjunturais, que conferem à construção naval na Índia diferente relevância. Os reduzidos números obtidos para o reinado de D. Manuel serão justificados por um período de conquista e de adaptação a um território novo, onde novas alianças e relações de aceitação de domínio tinham que ser criadas. Já no que ao período sebastianino diz respeito, compreendem-se os números reduzidos pela política de entrega da Carreira da Índia a particulares, em que se perde o registo

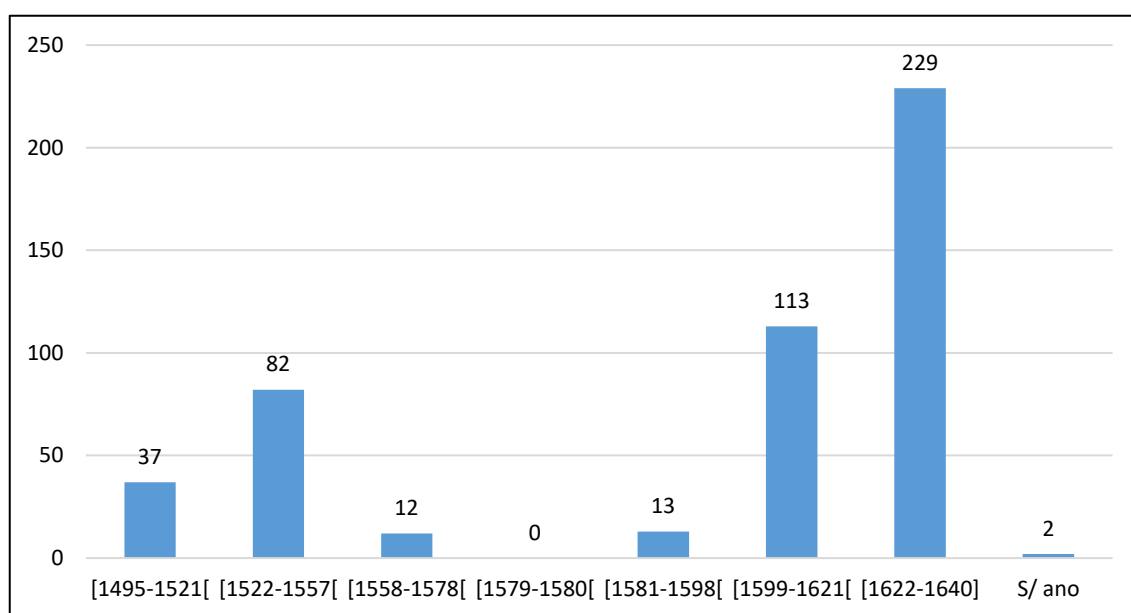
⁶⁰² KURUP, K. K. N. – Indigenous navigation and ship-building on the Malabar coast. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 24.

⁶⁰³ “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. XI (1975), p. 40-50.

⁶⁰⁴ 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)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 19.

desses processos de construção. Os números atingidos no período de Filipe I poderão ser justificados por um processo de transição de poder, mas também por se viver um período de paz entre Portugal e as Províncias Unidas, que não exigia grandes investimentos navais. O corso e a pirataria, no reinado de D. João III, e de Filipe III poderão justificar os elevados números de construção de embarcações nestes períodos.

Gráfico 18- Processos de construção naval no Índico – distribuição por reinados



A costa do Malabar, e sobretudo Cochim, foi o primeiro espaço onde os portugueses se instalaram para criarem os seus estaleiros navais. Este processo havia sido antecedido pela reparação naval, como se verificou com a chegada da frota de Vasco da Gama a esta costa e posteriormente a de Pedro Álvares Cabral. A grande rede fluvial que existia, de onde provinham as especiarias e as madeiras contribuíram para que os portugueses se fixassem nesta área⁶⁰⁵.

⁶⁰⁵ 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)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 19.

Gráfico 19- Processos de construção naval no Índico – distribuição por anos

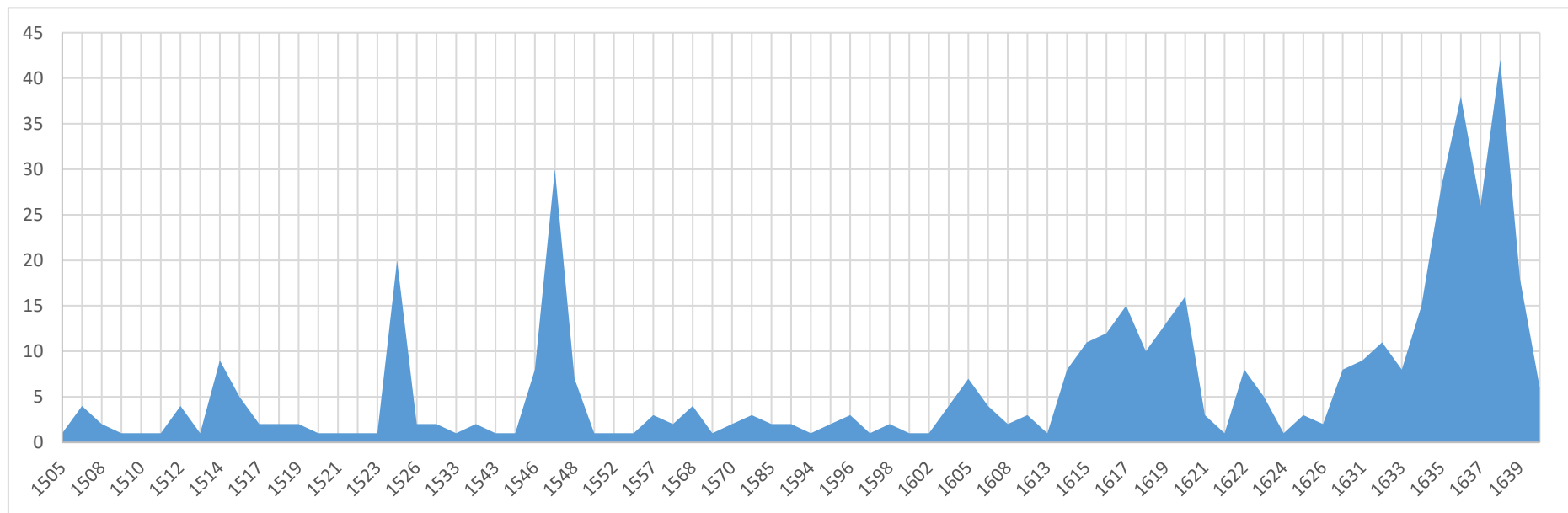
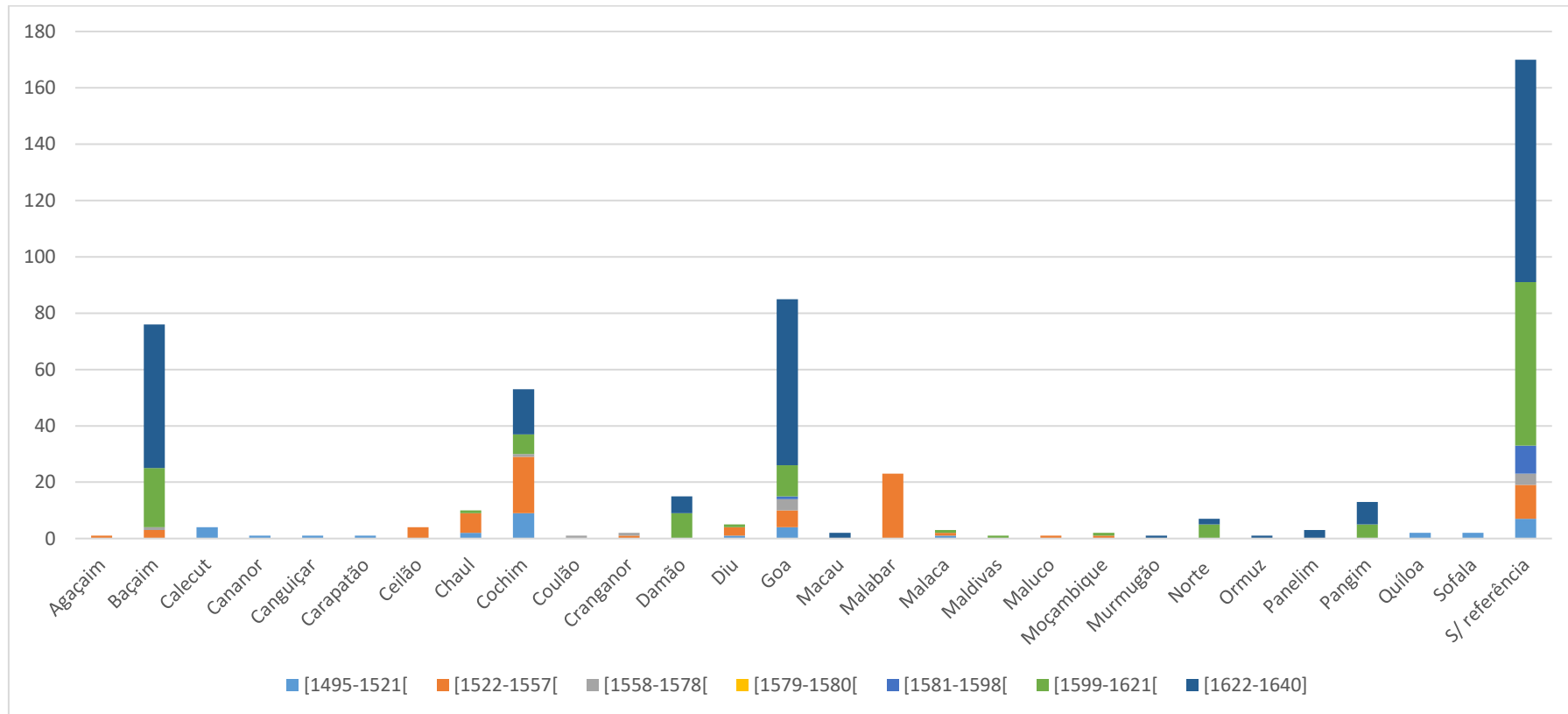


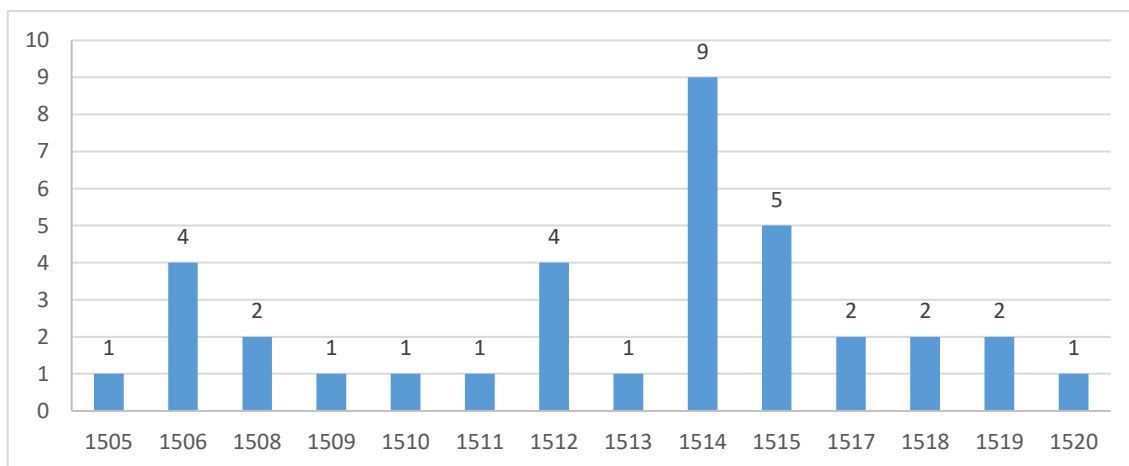
Gráfico 20- Ribeiras identificadas no Índico – distribuição por reinados



Contudo, os desafios relacionados com o aumento do Império e dos territórios de domínio português e de apoio à Rota do Cabo exigiram o alargamento desses espaços, passando a ser maior o leque de estaleiros que construíam e reparavam embarcações portuguesas. Exemplo disto foi Goa, após a sua conquista, em 1510, a par de Baçaim, Chaul, Malaca, Ormuz ou, no seu conjunto, os estaleiros do Norte (Diu, Damão, Baçaim e Chaul). O recurso a certos estaleiros em detrimento de outros em períodos concretos parece ter estado dependente de conjunturas e de necessidades específicas.

Como podemos ver no gráfico 21, no reinado de D. Manuel verifica-se uma continuidade nos processos de construção naval, com exceção para os anos entre 1507 e 1516. Há um maior pico de ordens de construção no ano de 1514, onde se verificam 9 casos.

Gráfico 21- Processos de construção naval no reinado de D. Manuel



Para além do primeiro caso de construção, neste caso de uma galé, registado no ano de 1505, outras ordens foram dadas para que a construção de embarcações continuasse. Em 1506 (o segundo registo encontrado), em Cochim reparava-se a caravela que Francisco Pereira, capitão, tinha feito, e construía-se a galé do capitão Diogo Pires. Contudo, considerava-se que os calafates e carpinteiros que lá haviam eram poucos, o que impedia a progressão desta atividade, sendo importante irem mais para Cochim. Para o tabuado da galé o vice-rei havia mandado que se tirasse o mastro da nau São

Gabriel e que se cortasse a meio, sendo serrado pelos serradores indianos, dando bom tabuado para a galé⁶⁰⁶.

Em 1508, contruíam-se em Diu grandes naus e galés como as do reino, segundo D. Francisco, vice-rei da Índia⁶⁰⁷.

Mal Goa havia sido conquistada, em 1510, Afonso de Albuquerque avisava o rei de que trabalhava para lançar ao mar as embarcações que se estavam a fazer, e se o rei concordasse em manter Goa, mais embarcações faria, até porque havia muito ferro e pregadura⁶⁰⁸. O mesmo Afonso de Albuquerque informava o rei, em 1511, que durante o processo de conquista havia tomado todos os navios de rumes e outros, que se construíam, por serem bons⁶⁰⁹.

D. Manuel preocupou-se em que continuamente se constríssem grandes naus para as armadas, segundo se depreende de uma carta de Afonso de Albuquerque, de 1512: “e vejo agora o que Vossa Alteza tem dado depois que reinou, e as grandes despesas que são feitas sobre a conquista da Índia, e assim outras grandes armadas que em ajuda de vossos amigos mandastes fora de vossos reinos, e a contínua guerra e despesa que cada dia fazeis nos lugares de África, e armadas que cada ano no mar do estreito mandais, e mui grandes e grossas naus continuamente mandais fazer (...)”⁶¹⁰.

Em 1514, Afonso de Albuquerque dizia ao rei que, para se compor a armada para ir ao Mar Roxo, achava por bem que se fizesse mais três galés, para além das duas que já estavam feitas, e da galeota de Goa. Duas destas galés seriam feitas em Cochim, e a outra em Calecut. Para tal serviço esperava-se a chegada de mestres, que se desejava que levassem grande soldo⁶¹¹.

⁶⁰⁶ SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Índia, p. 40-44

⁶⁰⁷ (...) e assim me escreverão que e Dio se fazem grandes naos e gales da propria maneira das vossas (...), BA, cod. 51-VII-30, fl. 13-17v.

⁶⁰⁸ BAIÃO, António – “Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque”. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1957, p. 8-11.

⁶⁰⁹ 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. 6, p. 245.

⁶¹⁰ BAIÃO, António – “Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque”. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1957, p. 20-23.

⁶¹¹ “Senhor. Depois de ter espirito a vossalteza em outras cartas a determinaçam em que ficava acerca das gales, de nam fazer mais que as duas que estavam feitas, e galeota de Goa, me pareceo voso serviço

Foi mandado a Duarte Barbosa, em 1515, que construísse em Calecut duas galés que se fariam à custa dos mouros de Meca, querendo o rei, em compensação, fazer mercê de 20 000 reis a Duarte Barbosa pelo seu trabalho – “Ho capitam jeral etc. per este mapraz e ei por bem que duarte barbosa aja de merce em nome delrei nosso senhor vinte mil reis per seu trabalho tanto que se acabarem duas gales que lhe ora mando fazer em Calecut a custa dos mouros de Meca e per este mando ao feitor de Calecut que acabadas as duas guales lhe paguem os ditos vinte mil reis da fazenda del rei nosso senhor, e ao escrivão da feitoria que lhos lance em despesa. Feito em Calecut a treze de janeiro de mil quinhentos e quinze”⁶¹².

No ano de 1515 dá-se aos portugueses a possibilidade de fixarem em Malaca um estaleiro para construção e reparação naval, com o rei de Malaca a informar D. Manuel que era possível fazer todas as galés, naus e navios que quisesse, sem custos para a coroa portuguesa⁶¹³. Semelhante situação sucedia-se em 1517, com o governador de Sofala e Moçambique a informar o rei que ali era bom local para construir, já que havia boa carpintaria⁶¹⁴.

meter em ordem fazeremse tres: duas em Cochim, e huma em Calecut, asi por virem mestre pera isso e levarem grande soldo, como tambem polo feito do mar Roxo, se nos nosso senhor deixar tomar asiento nele, como espero, conservalo, com harmada de gales, por ser o mar e portos e navegaçam propria pera isso, e tambem por serem navios que se espalmam de pendor, e nam obrigarem a tantos calafates e carpinteiros e ferreiros, como fazem as naos, por ser terra nova, nam sabermos imdagora onde espalmaremos nossas naos, e onde espalmariamos hum navio, se diso tivesse necessidade, e assi tambem pera o feito de babarem e do mar da persia, se ormuz istiver em voso poder, que pera todas estas partes sam muito proveitosas gales, porem eu queria ver primeiro com boas naos suex e armada dos ruminis, que dizem lá, senhor, na minha terra, a madeira peleja no mar, e eu poso isto dizer, pela pouquidade de gente e mal armada que ha na India”, 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.

⁶¹² 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. 2, p. 137.

⁶¹³ “(Nes)ta tera se podem fazer todallas galles, naos e quaesquer outros (navios) que quiserem, sem custarem dinheiro a Vosa Alteza; somente breu, est..., que em Byntam a muito ferro, asy sam necesarios bombardeiros, que de noventa, que aqui deixou ho capytam geral, nam ahy (mais) de vynte a cynquo.”, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 75-84.

⁶¹⁴ “Ho capitão que Vossa Alteza mandar pera çofala de lhe armas e polvora porque navios eu tenho qua tres mui bons. Hum fiz de novo he hum comprei e outro anda aqui que Antonio de Saldanha aqui mandou fazer os quaes eu tenho tão em corregidos e tão novos ao que se nesta terra pode fazer por ha carpentaria que dentro em Lisboa nom se podem melhor guoarnecer. Mande vossa alteza lonas e alguma enxarcea de linho pera eles que qua nom ha senam cairo ho qual eu aguora mandar catar a Quiloa a asi breu e as

Em 1518 havia-se feito cerca de treze galés novas em Goa e estavam a ser acabadas de aparelhar mais sete de 40 covados⁶¹⁵. Parece evidente que existia uma máquina de construção em funcionamento nos estaleiros na Índia, neste período.

Em 1519, o rei concedia mercê à cidade de Goa para que os seus moradores construíssem os seus próprios navios para andarem no comércio⁶¹⁶. Contudo, não poderiam ter mais de 40 tonéis e não podiam vender a mouros ou a estrangeiros. Esta mercê foi concedida a particulares. Em 1508, Filipe Rodrigues tinha construído uma caravela⁶¹⁷. Em 1513, Manuel Fernandes estava a construir um galeão e dava-se-lhe seis cotonias para as suas velas⁶¹⁸. Já em 1514, um particular de nome Silvestre Corço

outras cosas que pera provisão que aqui he obrigado de huma bombardada grossa que seu irmão Menguocaide tem e asi lhe mando pedir cobre que ele em si tem que ficou da nao que se perdeo em que vinha Francisco Correa filho de Bras Afonso. Se me isto da parece me bem tirar lhe vossa alteza as pareas que ele paga porque he prove e ele paguas tão mal que fazem mui pouco proveito a estas fortalezas.”, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 198-205.

⁶¹⁵ “Nos el rei fazemos saber a vos a Dioguo Lopes de Sequeira, do nosso conselho, capitão mor e nosso governador das partes da India, que os juizes, officiaes, e moradores da nosa cidade de Guoa nos enviaram pedir por mercê que ouvessemos por bem dar lugar e licença aos moradores da dita cidade christãos portugueses que podessem fazer na dita cidade navios de grandura de até quorenta toneis pera neles tratarem e fazerem suas mercadorias daquelas cousas que por nós nom som defesas, da quoaal cousa, por folgarmos de lhe fazer mercê, nos prove. Porem volo notificamos asi, e vos mandamos que lhe deixeis fazer os ditos navios de até quorenta toneis, e mais nom, e neles tratar e fazer suas mer/cadorias daquelas cousas que por nos nom som defesas, e somente nos lugares que por vós lhe for hordenado, e nom em outro algum, os quoaes loguo lhe declarareis, no que tereis respeito a todo o que cumprir a nosso serviço, asi pelo que toqua a bem de nosos tratos, como à segurança daqueles que neles navegarem. E porem estes navios eles os nom poderão vender aos mouros, nem a outras pessoas algumas estrangeiros, sob pena que fazendoo percão suas fazendas, a metade pera nossa camara, e outra pera quem os acusar. E isto lhe outorgamos asi em quoaanto nossa merce for, e nom mandarmos o contrario”, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 45-46.

⁶¹⁶ Citação mesma que na nota anterior, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 45-46.

⁶¹⁷ “Anda já no mar Pedro Barreto por capitão mor, com ele Manoel Teles, e Antonio Lopes da Costa, e outro do Campo, aos quaes mandei muito bem correger os navios que vinhão de Ormuz muito mal tratados e tambem anda com ele Pedro Cao, e hum caravela que fez Filipe Rodriguez, me espera que este ano terei em terra e corrigi de noco, e dous caravelois que cai fiz muit bem armados bons navios em huma anda Alvaro Paçanha, e no outro Luis Preto/ e o Bargantim em que anda Simão Miz e as galés que estae ano corrigi em qua anda Paio de Sousa, e Diogo Pires, a qual armada me anda esperando de Calecute ate Betecala athe me hir ajuntar com eles, e nuno Vaz Pereira mandei por capitão de Santo Espirito a Ceilão, o qual tornara prazendo a nosso senhor neste mês de Outubro antes que daqui parta a frota o comendador Rui Soares esta maio passado veio de mandar esta canrat com tanto temporal que nom pode al fazer se nao ir surgir de tras do Cabo de Camarim”, BA, cod. 51-VII-30, fl. 13-17v.

⁶¹⁸ “Francisco corvinel feitor desta fortaleza de goa ho capitam jeral vos mando que des a manoeil fernandez seis cotonias de que lhe faço merce pera huma vela de hum seu galeão que faz comprio asi e

construía uma galé grande, que queria levar ao Mar Roxo, mas o rei não lhe havia concedido a capitania dentro da armada para o Mar Roxo, por se considerar que esta embarcação estava mal feita⁶¹⁹. Perante tal situação, Silvestre Corço dirigiu-se a Afonso de Albuquerque e exigiu os 200 cruzados que havia gasto na galé que construiu⁶²⁰.

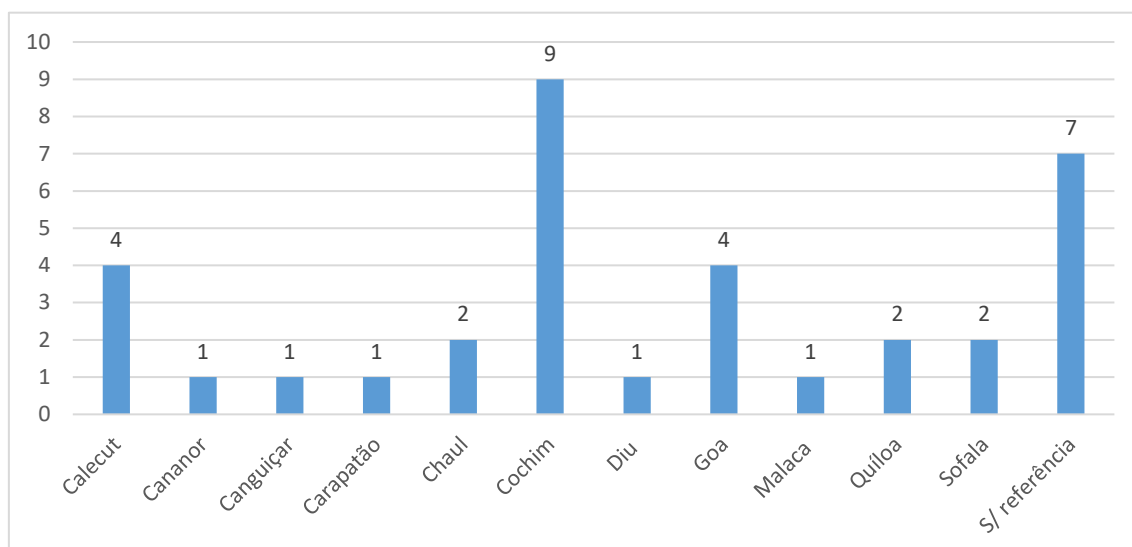
Analisando estes processos de construção, tendo em conta as ribeiras em que estas construções se realizaram, podemos destacar que nove casos ocorreram na ribeira de Cochim, quatro em Calecut e mais quatro em Goa. Muitos destes processos não indicam o local de construção e por isso os valores atribuídos à categoria “sem referência” são muito elevados. Concluindo, isto prova que a estrutura dos estaleiros existentes na costa de Malabar era ainda insuficiente, se tivermos em conta que eram também utilizados espaços como Sofala e Quíloa, na costa oriental africana, onde os portugueses se encontravam também fixados.

per este com asiento dos escriptos da dita feitoria”, 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. 5, p. 436.

⁶¹⁹ “Senhor. Vi a carta que vos alteza espreveo sobre silvestre Corço, dizendo me que eu lhe nam tinha dado a capitania da galé grande que ele fizera, dizendo me vossalteza que ho avia por mui mal feito, certo, senhor, nam poderia ser pior, se eu nam fizesse inteiramente o que vosalteza de lá ordena e manda (...)”, 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. 301-304.

⁶²⁰ “Silvestre corço he muito mimoso de mim e mui bem tratado; hum pouco se arrufou qua de mim, porque me pidio duzentos cruzados qua, que disse que gastara na galé quando ha fizera, por algumas cousas que lhe tam ligeiramente nam davam pera acabar; e eu lhe respondi que se os gastar ele perante os escriptos da feitoria ou do almoxarife do almazem, e que los mandaria pagar, mas que asi sobre sua palavra nam era rezam que desse a fazenda alhea, que da minha lhe faria com boa vontade o que podesse, dandolhe esperança que alguma cousa averiamos nesse mar”, 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. 301-304.

Gráfico 22- Processos de construção naval no Índico – distribuição por ribeiras no reinado de D. Manuel

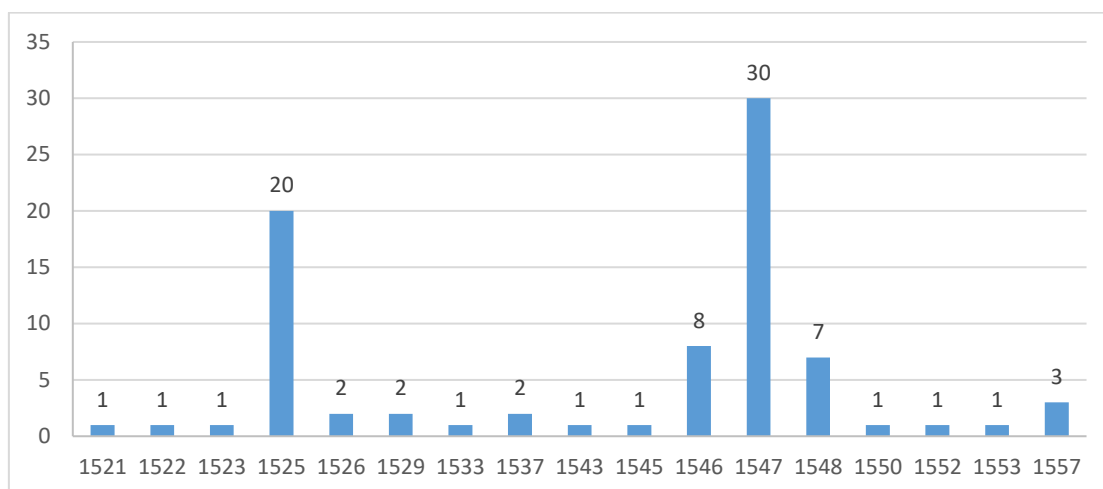


O reinado de D. João III foi um período de dificuldades, dadas as pressões políticas que emergiram no espaço asiático, de que dão prova os cercos de Diu (o primeiro em 1538 e o segundo em 1546), e a crescente pressão islâmica, em ascensão, depois de fortemente atingida nas primeiras décadas de fixação portuguesa na Índia. Este cenário provocou picos de construção, com períodos de escassa construção, que conduziram a queixas por parte dos vice-reis e governadores, acerca da falta de embarcações na Índia. Isso conduziu também a um forte envolvimento dos particulares, tanto por iniciativa própria, para colmatar a escassez existente de embarcações, como por incremento do próprio rei, através da atribuição de mercês.

Esta ligação às entidades particulares levou a que o rei, em 1543, concedesse à cidade de Goa um espaço ao longo do rio, junto à ribeira de Goa, para os mercadores ali poderem varar as suas embarcações, já que a própria ribeira não dispunha de espaço para tal. Este espaço seria exclusivo para esse fim⁶²¹.

⁶²¹ RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, vol. 2, p. 130-131.

Gráfico 23- Processos de construção naval no Índico no reinado de D. João III



Em 1523, o Bispo de Dume informava o rei que achava mal que se fizesse na Índia muitas naus, navios e caravelas para andarem de cabo em cabo, por ser grande a despesa para o rei, da qual pouco proveito tinha. Achava que o rei somente deveria fazer embarcações que fossem para seu próprio proveito e que fossem unicamente para a carga de mercadorias régias⁶²². Perante tal, a resposta do rei foi de continuar com a construção na Índia, dando em 1525 cerca de 20 ordens para a construção de embarcações, em diferentes estaleiros.

A construção de seis galeões, cinco bateis, quatro galés, quatro navios redondos, três navios, duas naus e duas galeotas foi o resultado das ordens emitidas. Em 1525, na fortaleza de Malaca havia navios novos, e uma nova galé estava a ser construída com 26 bancos, sendo abundante a madeira e o tabuado para a sua construção⁶²³. Em Cochim, faziam-se dois galeões de 150 tonéis, e outro de cerca de 300 tonéis, para além de outros galeões de que desconhecemos a tonelagem. No mesmo estaleiro, e ao mesmo tempo, construía-se uma galé nova a pedido do capitão-mor de Cochim, D. Henrique, com cerca de 33 rumos e meio. Outra embarcação, neste caso, uma galeota era construída,

⁶²² SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 2, Índia, p. 18-24.

⁶²³ “Lembrança das cousas da India em 1525”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 7-8.

igualmente a mando de D. Henrique, com cerca de 20 bancos. Faziam os mesmos oficiais mais um navio redondo com 45 toneis que teve como destino Paleacate. Já em Chaul, construía-se duas galés, uma de 26 rumos e outra maior, de cerca de 36 rumos. Uma nau era construída neste estaleiro com cerca de 300 tonéis, que era de Simão de Andrade. Na ribeira de Goa, para além de uma galeota que se construiu para ir a Calecut, havia-se feito um navio novo com cerca de 300 tonéis. Por fim, em Ceilão fazia-se uma nau com cerca de 72 tonéis, que era de Fernão Gomes de Lemos⁶²⁴.

A partir de 1532 os problemas começam a revelar-se pela notória falta de financiamento vindo do reino, iniciando-se uma crise financeira no Estado da Índia a partir de 1531 e que parece visível até 1535. Outras, entretanto, surgiram, como a de 1545 até 1552. Afirmava-se que em 1532 se construía pouco, cerca de 2 caravelas e de 3 bateis, por ser escassa a fazenda existente⁶²⁵. A falta de financiamento levou, em 1552, Simão Botelho a afirmar ao rei que era preciso muito dinheiro para fazer navios e, assim, sustentar a armada do Malabar⁶²⁶. Francisco Palha, provavelmente capitão de Goa, informava o rei, um ano mais tarde, que era importante que todas as fazendas que viessem de Moçambique, Melinde e de outras partes fossem despachadas na cidade de Goa, porque, desta forma, a alfândega renderia muito mais. E ao render a alfândega poder-se-ia entregar mais de 60 000 pardaos à Câmara de Goa, para se aplicar na construção de galeotas, a fim de formarem uma armada cada ano, dada a importância que tinha⁶²⁷.

Em 1547, os moradores de Chaul queixavam-se por terem que construir no seu estaleiro grandes embarcações para o rei, porque ficavam sem materiais, para as suas

⁶²⁴ “Lembrança das cousas da Índia em 1525”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 21-25.

⁶²⁵ “Carta de João Anes, mestre da Ribeira de Cochim, sobre a pouca obra que nela se fizera, dando conta a D. João III que a Armada do Estreito ficara pronta a 20 de Agosto de 1532 e não saíra devido à falta de dinheiro e que Diogo Pereira na Fortaleza de Chale é menos útil ao seu serviço e é mais preciso em Cochim para a carga da pimenta.”, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 24-37.

⁶²⁶ “Carta de Simão Botelho. De 30 de Janeiro de 1552”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 38.

⁶²⁷ “Carta de Francisco Palha a El-Rei. Goa, 26 de dezembro de 1553”, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 2, Insulíndia, p. 106.

construções, e as grandes obras exigiam mais pessoas, o que levava à exaustão dos oficiais de construção disponíveis, como carpinteiros e ferreiros⁶²⁸.

A falta de embarcações levou o vice-rei, em 1557, a informar o rei do seu desejo de construir uma ou duas galés, e que para isso tinha lavrado madeira. O rei foi favorável a tal ideia, porque eram necessárias embarcações para compor uma armada grossa para andar no Estreito contra o turco. Mandou ainda fazer mais três novas galés sotis, da forma dos turcos, tendo no total cerca de 17 galés disponíveis para a armada. Contudo, faltavam remoleiros e remos, que o vice-rei pedia ao rei que enviasse do reino para as fazer remar⁶²⁹. Esta consciência de falta de embarcações para a defesa das possessões portuguesas fez com que particulares participassem nos processos de construção. Foi o que aconteceu em 1529, em que Gaspaz Paez pediu ao vice-rei se podia construir uma galé à sua custa, por ter conhecimento da grande falta de embarcações que havia na Índia⁶³⁰.

As mercês de licença para a construção de embarcações a particulares, muitas na sequência do cerco de Diu, na prática, tinham como finalidade tornar disponíveis recursos a que a coroa pudesse recorrer se necessitasse. João Eanes, mestre da ribeira de Cochim, afirma isso mesmo ao rei em 1533 – “Outra vez torno lembrar a vosaleza as naos e navyos sobre que lhe ho anno pasado sprevey pera os deixar fazer aos mercadores a nosa husamça que sera grande vosa serviço darlhe licença que os façam e que sejam taes que vos pasam servir quando tyverdes necesydade deles e com eles encurtara vosalteza a grande armada que traz nesta lmdia, em que faz sobeja despeza, e ysto lhe esprevo por me parecer muyto seu servuço, aimda que me parece que eyde ter muytos contrayros que ham de ser fidalgos, por que amdam nas vosas naos como Reys e

⁶²⁸ “Carta da cidade de Chaul para D. João de Castro. 3 de abril de 1547”, “Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, tomo II, p. 382-385.

⁶²⁹ “Carta do Governador Francisco Barreto a El-Rei. Baçaim, 6 de janeiro de 1557”, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 6, p. 180-181.

⁶³⁰ “Carta de Lopo Vaz de Sampaio a informar D. João III dos assuntos da Índia, e das guerras do Malabar e dos poucos proveitos e muito perigo dessa costa. De 24 de Janeiro de 1529”, CORREIA, José Manuel, “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 328-329.

comemnas te as quylhas, por que metem o que querem e tyram o que querem e por ysto nom queryam ver nao de mercador na lndia senam todas vosas, porque nas vosas naos he seu ho preoveyto e ha despesa he vosa, e eles nom oulham a vosa despesa senam ao seu proveyto, por que nom cuyde vosalteza que ho ca serve ninguem senam muyto poucos bem e lealmente senam per afeyçoes: ajudame tu, ajudarthey”⁶³¹.

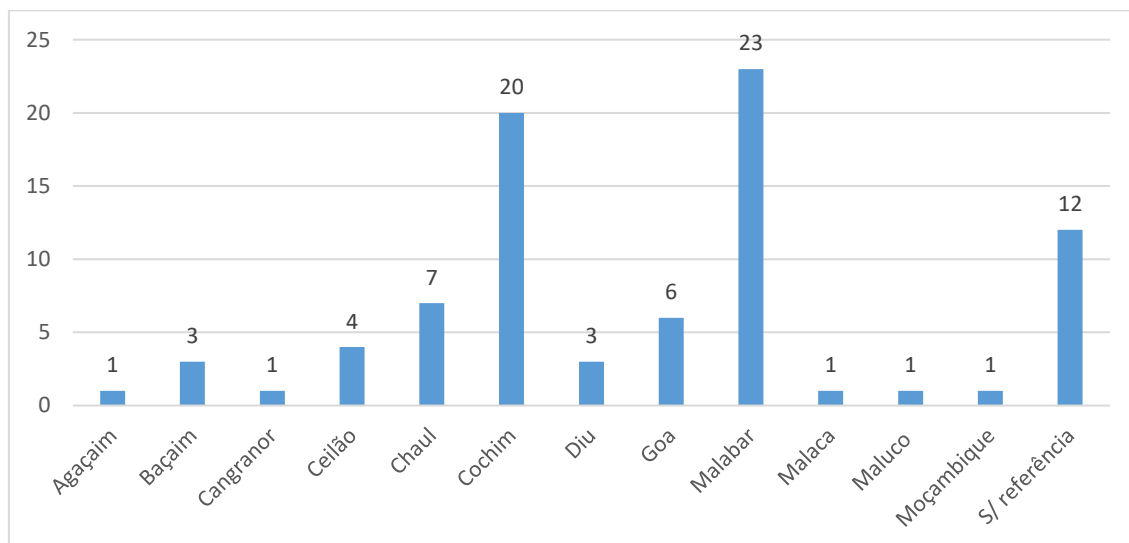
No computo geral, podemos afirmar que, do que conseguimos apurar, D. João III concedeu cerca de 33 licenças para a construção de embarcações. Para além da construção, o rei permitia a compra de embarcações. Contudo, essas embarcações construídas ou compradas, nunca poderiam ser vendidas aos mouros.

Quanto às tonelagens das embarcações, verificou-se um aumento das mesmas, passando das tradicionais 200 e 400 toneladas para as 500 ou 800 toneladas. As viagens longas e as cargas em maior abundância exigiam a construção de embarcações com capacidade superior quer no reino, quer na Índia. Esta situação só se vai alterar com D. Sebastião, através da promulgação do “Regimento do trato da pimenta drogas e mercadorias da India”⁶³².

⁶³¹ “Carta de João Anes, mestre da Ribeira de Cochim, sobre a pouca obra que nela se fizera, dando conta a D. João III que a Armada do Estreito ficara pronta a 20 de Agosto de 1532 e não saíra devido à falta de dinheiro e que Diogo Pereira na Fortaleza de Chale é menos útil ao seu serviço e é mais preciso em Cochim para a carga da pimenta.”, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 28-29.

⁶³² STEPHEN, S. – Portuguese Nau. A study of the cargo ship in the Indian Ocean Region during the sixteenth century. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 64-65.

Gráfico 24- Processos de construção naval no Índico – distribuição por ribeiras no reinado de D. João III



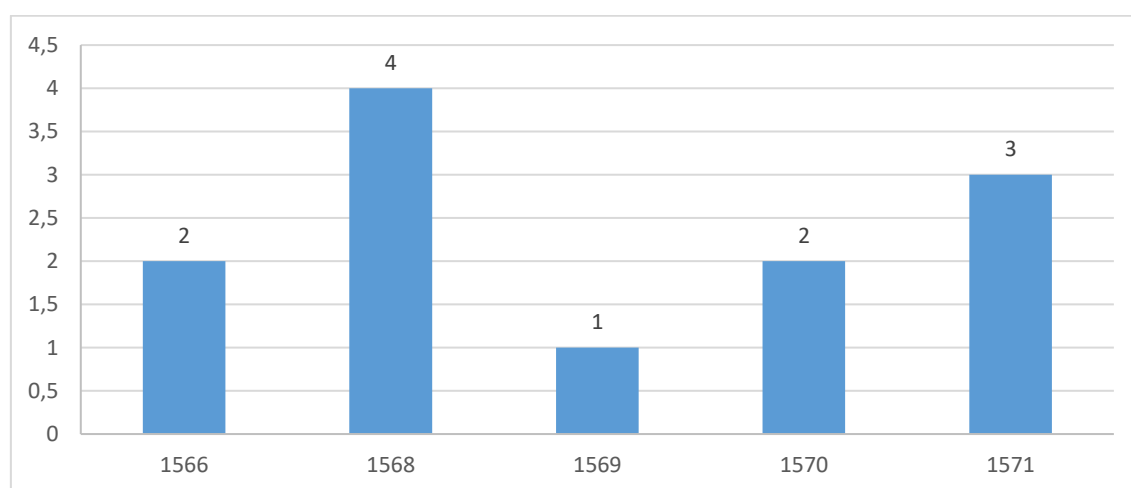
Observando o gráfico 24 compreendemos que os locais de construção são agora mais numerosos face àqueles utilizados no período manuelino. As referências a Cochim e à Costa do Malabar compreendem-se por serem espaços mais convenientes à construção naval, pela boa madeira que possuíam, como era dito em 1526. “Eu ei por muito mais barato, e serviço delrei nosso senhor quando se aqui ouverem de fazer de novo quaesquer navios, darse por contrato as madeiras e liações pera eles necessarias em preguão a officiaes e pesoas que aqui ha portuguezes e da terra que niso folgarão de entender, que compraremse, e trazeremse, e cortaremse por dinheiro e jornaes, quando se acontecer que se aja de fazer os ditos navios lembraio ao feitor, e ajudai nisso todo o que poderdes, e pela sobredita maneira se ajão quaesquer outras madeiras que necessarias forem, e porem a obra de qualquer navio em Cochim he mais conveniente, e melhor madeira”⁶³³.

Por outro lado, em 1548, o governador Garcia de Sá, governador de Baçaim, afirmava que os galeões feitos em Baçaim saiam $\frac{1}{4}$ mais baratos do que em Chaul:

⁶³³ “Regimento do Almazem dado pelo Veador da Fazenda Affonso Mexia. De 23 de agosto de 1526”, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 105.

“Tanto que o governador garcia de sa governou, me esceveo que mandase aqui fazer dous galeões, e começase a fazer prestes, tanto que entrase o verão, as achegas pera se fazer esta fortaleza de novo, o que logo pus por obra; e hum dos galeões está casi feito, e o outro come/çado, mais barato do que se fazem em Chaul hum quarto menos, outros dous, e muita pedra e cal prestes, pera tanto que ele vier se começar a obra; e fiz quatro barquaças pera ela; e faço aqui agora tres quintaes de polvora cada dia co hum engenho que ordenei de muito pouço custo, e muitos pelouros de pedras e outras munições, e tenho comprado hum golpe de madeira, e asi mandei daqui ao governador a goa oito mil pardaos douro, que mandou a cochim para se fazerem outros dous galeões, e muitas cotonias das que aqui mandei fazer, e muita cifa, e murões, e remos, e salitre, e outras munições, e asi algumas cousas que daqui vão pera as naos do reino”⁶³⁴.

Gráfico 25- Processos de construção naval no reinado de D. Sebastião



Apesar do reinado de D. Sebastião se ter iniciado em 1557, com término em 1578, e marcado por regências até 1566, somente temos registos de ordens de construção a partir de 1566, ainda durante o período de regência de D. Henrique, e até 1571.

Este período foi marcado por duas tendências: primeira, um constante pedido de construção de embarcações à cidade de Goa, por vezes não bem recebido, e depois uma

⁶³⁴ “Carta de Simão Botelho. De 24 de Dezembro de 1548”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 12-13.

alteração nos padrões construtivos e na importância dada à Carreira da Índia, que é entregue a privados.

Em 1566, o rei pedia à cidade de Goa que construísse galés e que as tivesse prontas sempre que fossem necessárias, já que ao tê-las era garantia para preservação do Estado. Contudo, soube que a cidade não se demonstrou recetiva ao pedido, após o rei lhes ter concedido várias mercês⁶³⁵. Em 1568, o rei voltava a comunicar à cidade de Goa que esperava a construção de galés, de forma a não ficarem para trás, já que era certo que as outras partes iriam aderir ao apelo do rei, pelo grande serviço que era para a defesa do Estado⁶³⁶. Novamente, em 1571, o rei incitava à cidade de Goa para que continuasse a construir galés, pela grande necessidade que havia delas para a defesa. No entanto, queria que a cidade o fizesse por sua livre vontade e sem constrangimentos, ou seja, por conta própria. Até à resolução aprovada, a cidade deveria continuar a construção segundo o contrato estabelecido com o vice-rei⁶³⁷.

Em oposição, o rei ordenava, em 1568, a construção de navios de guerra em Cochim, Coulão e Cranganor, mas não em Baçaim – “Torno a dizer que nenhuma

⁶³⁵ “Carta de el-rei de 6 de Março de 1566”, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 1, p. 67-68.

⁶³⁶ “Carta de el-rei de 14 de Fevereiro de 1568”, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 1, p. 69-70.

⁶³⁷ “Vi as cartas que me escrevestes e tenho muito contentamento dos serviços que me essa cidade faz, que são conformes á confiança que tenho dos moradores delas, e a vontade com que lhes desejo fazer merce, e particularmente recebi serviço nas gales que ordenastes que desse essa cidade, e do consentimento que destes pera o novo direito que se ordenou pera a fabrica delas. E inda que seja de tanta importancia aver na India guals, e polas necessidade em que minha fazenda está, e o muito que he necessario em que minha fazenda está e o muito que he necessario pera despesa das armadas, que cada ano convem que se fação pera segunraça da costa do Malavar, e outras/ cousas necessarias a segurança e defensão desse estado devera com rezão aceitar o serviço que me essa cidade faz nas ditas guals, e o novo direito pera elas. Ei por mais principal tirar as meos povos e vassalos toda opressão que se lhe possa dar com acrescamento de novos tributos, posto que o efeito pera que se poem redunde em muito seu proveito e mais segunraça de suas fazendas, pelo que me pareceo que antes de finalmente tomar determinação na confirmação do contrato que sobre isso se fez com o Viso Rei Dom Luis de Taide, saber dos moradores dessa cidade se sam contentes de conseder o tal derecho, e se o fazem por suas livre contades, e sem força nem constrangimento algum, e movidos somente polo que importa ao bem dessa cidade segundo custume, e pratica deste negocio me escrevereis a resolução que tomardes, pera conforme a isso mandar o que ouver por meu serviço, e por entre tanto se prossiguirá na arrecadação do dito direito e obra das guals conforme ao que se assentou pelo dito contrato com o Viso Rei”. “Carta de el-rei de 27 de Fevereiro de 1571”, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 1, p. 75-77.

maneyra se avia de fazer navio de gerra senão em Cochim, Coulão, Cramganor; e em Baçaim de nenhuma calidade se faça nenhum navio pera Sua Alteza. Quem isto emtemde, que som eu que o afirmo, e porque sey, isto digo: e asi o diram os mestres da carpintaria da Ribeyra de Goa e de Couchim, e toda pessoa que disto souber: mas parece que nem nestas cousas se quer levar ordem nem prudencia, porque como não hé natural da nação portuguesa”⁶³⁸. Goa construía, em 1569, 20 galés, por ordem do rei, algumas galeotas e bergantins por serem mais ligeiros para os remadores e para haver navios para compor a armada⁶³⁹.

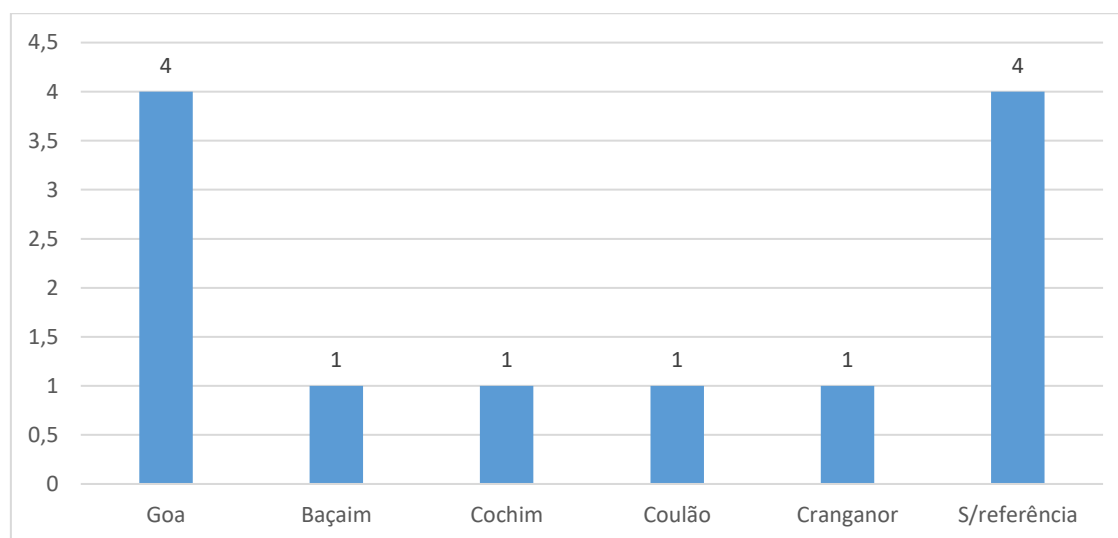
“porque sou informado que as naos que hão de andar na Carregua da yndia Convem serem de menos porte do que Erão as que athe ora servirão por se poderem mais façilmente aparelhar E Carregar E averem mester menos gente pera as marear E invernando fazerem menos despesa que sera causa de se poderem fazer E armar mais naos pera andarem na dita carreira odenno E mando por estes E outros Respeitos que me a isso movem que todas as naos que daqui en diante se fizerem per Conta de minha fazenda ou de partes assy neste Reyno Como na yndia pera averem de andar nesta navegação não passe Cada hua dellas de quatroçentas E cinquenta tonelladas nem seia de menos de trezentas que fuy enformado que Era o porte que devião ter pera mais comodamente E Com menos Riscos E despesa poderem navegar E primeiro que nas naos que quaes quer peçoas fizerem se Carregue Cousa allguma serem vistas pello provedor dos meus allmagens Com os mais offiçiais da rribeira pera isso ordenados E achando que são do porte assima dito E feitas de boa madeira E tão fortes E tais que lhes pareça que poderão bem E seguramente fazer viagem pera a yndia lhes darão pera isso licença E o mesmo se fara nas naos que se fizerem na india pello vedor de minha fazenda em ellas E mais offiçiais da Ribeira pera isso ordenados E a huns E outros mando que tenham muito Cuidado de ver E examinar os mastros velhos enxarças amarras E os mais

⁶³⁸ “Relação de 1568”, WICKI, José – Duas relações sobre a situação da Índia portuguesa nos anos de 1568 e 1569. “Stvdia”, nº 8 (1961), separata, p. 138-183.

⁶³⁹ “Apontamentos do Arcebispo de Goa Dom Jorge Temudo pera el-rei Nosso Senhor”, WICKI, José – Duas relações sobre a situação da Índia portuguesa nos anos de 1568 e 1569. “Stvdia”, nº 8 (1961), separata, p. 184-220.

aparelhos artelharia E armas que as ditas naos devem levar E assy os mantimentos pera a viagem E fallas ham prover de todo o necessario as peçoas que as armarem e maneira quevão bastantemente providas de todo o que Cumprir a navegação E periguos podem sosseder E por este Ey por bem E dou licença a quasquer peçoas que quizerem fazer e armar naos pera a Carreyra da yndia que possuão dazer ssendo do porte assyma declarado que seião as naos que ouverem de andar na dira Cerreyra”⁶⁴⁰. Do ponto de vista construtivo, muito havia mudado para as naus da Carreira da Índia, que agora passavam a ser entre 400 e 500 toneladas, e nunca menos de 300 toneladas, devendo ser construídas com madeira forte.

Gráfico 26- Processos de construção naval no Índico – distribuição por ribeiras no reinado de D. Sebastião



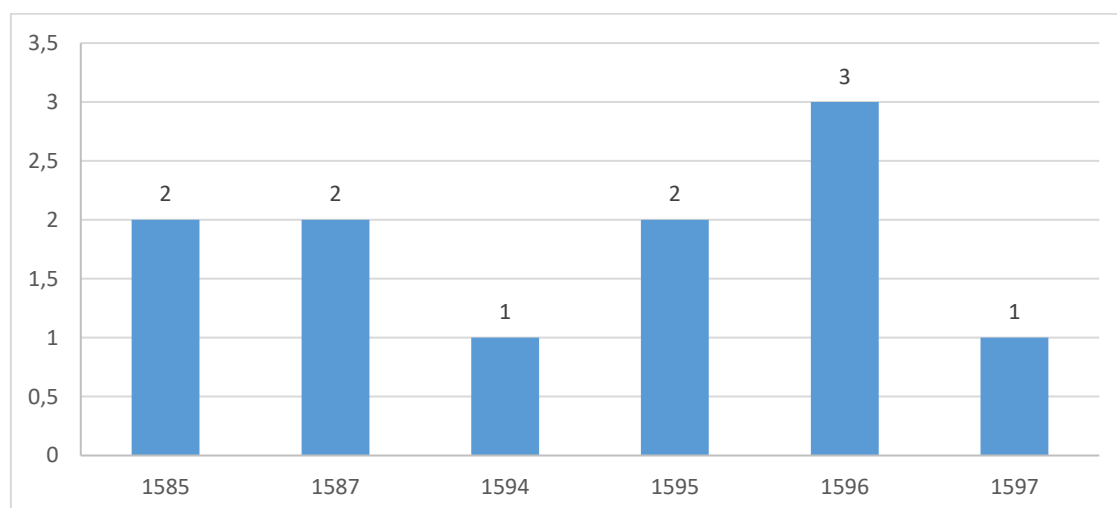
Com poucos registos existentes, verificamos uma escassez na variedade de estaleiros utilizados. Contudo, verifica-se uma mudança no que se refere à preferência por Cochim, anteriormente revelada. Agora, constata-se uma maior afirmação do estaleiro de Goa, que poderá estar em consonância com o afirmar da estrutura político-

⁶⁴⁰ “Regimento do trato da pimenta droguas e mercadorias da india”, PEREIRA, Carlos – “História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2, p. 160-161.

administrativa em Goa, como centro do Estado da Índia, e consequentemente, transformar-se no estaleiro real.

A partir do último quartel do século XVI, evidenciam-se no reino e na Europa dificuldades de abastecimento de matérias-primas, nomeadamente de madeiras, que vai abalar a atividade dos estaleiros. Por outro lado, este foi um período em que houve um decréscimo do vigor da Carreira da Índia, aumentando o número de viagens não concretizadas e o número de perdas de navios. Neste cenário, dá-se um aumento da produção nos estaleiros do Estado da Índia. Havia a necessidade de construir em quantidade com a finalidade de aumentar a frota portuguesa, para dar continuidade às atividades marítimas entre a Europa e a Ásia e garantir a manutenção de uma frota militar no Índico⁶⁴¹.

Gráfico 27- Processos de construção naval no Índico no reinado de Filipe I



Os dados apurados são escassos para as evidências clarificadas anteriormente. No entanto, sabe-se que a partir de 1585 o rei pedia ao vice-rei que o informasse se havia pessoas que quisessem construir naus para servirem nas viagens da Carreira da Índia, informando-o, ainda, quanto poderiam custar e quanto tempo levaria a construí-las, pois sabia que as embarcações construídas na Índia eram mais resistentes e duravam

⁶⁴¹ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 47-49; DISNEY, Anthony – “A decadência do Império da pimenta. Comércio português na Índia no início do séc. XVII”. Lisboa: Edições 70, 1981.

mais tempo⁶⁴². Esta ordem prova a falta de embarcações no reino, mas também a dificuldade em adquirir fazenda para as construir, já que se pedia a particulares para construírem embarcações para a Carreira da Índia.

Entre este período e 1597 vamos assistir a uma política régia de construção de navios para a Carreira da Índia, com o rei a enviar ordens ao vice-rei para as realizar, e tentativas para adquirir financiamento para essas mesmas construções. Em 1587, o rei ordenava que nos novos contratos da pimenta a se realizarem, se incluísse a obrigatoriedade de construção de naus na Índia para o transporte de mercadorias, sendo a guarnição de marinheiros, bombardeiros e artilharia feita no reino, se necessário⁶⁴³. Em 1594, o rei determinava explicitamente a construção de naus na Índia, pela grande dificuldade que havia em construir no reino⁶⁴⁴.

No ano de 1595 terminava-se a fortificação de Damão e o rei ordenou ao provedor-mor dos Contos, Francisco Pais, que aplicasse o dinheiro sobranante na construção de uma nau para a Carreira da Índia, e que assim se procedesse todos os anos – a construção anual de uma nau para a Carreira e um galeão ou galeaça para as armadas daquele Estado⁶⁴⁵. Este discurso é alterado por volta de 1596, quando o rei determina que em vez de uma nau se fizesse duas naus por ano, devendo para isso enviar algum dinheiro e utensílios⁶⁴⁶. Em 1597, o rei determinava que novamente se aplicasse cerca de oito mil pardaus destinados à fortificação de Damão na construção de embarcações para a Carreira da Índia⁶⁴⁷. Já em 1596, informava o vice-rei, que apesar da ordem de construção de naus, iria fazer o esforço para enviar a fazenda necessária

⁶⁴² “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia D. Duarte de Meneses. De 1585”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3A, fl. 119; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 4 e 55: 4/5.

⁶⁴³ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia D. Duarte de Meneses. De 1587”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3A, fl. 188-196; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 4 e 518-22: 5/2.

⁶⁴⁴ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia Matias de Albuquerque. De 1594”, BFUP, Livro das Monções, Livro 2A, fl. 276; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 2-361: 1/2

⁶⁴⁵ “Carta régia de Filipe II para Matias de Albuquerque, Vice-rei da Índia. De 1595”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3B, fl. 490-495; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 6 e 738-41: 5/2.

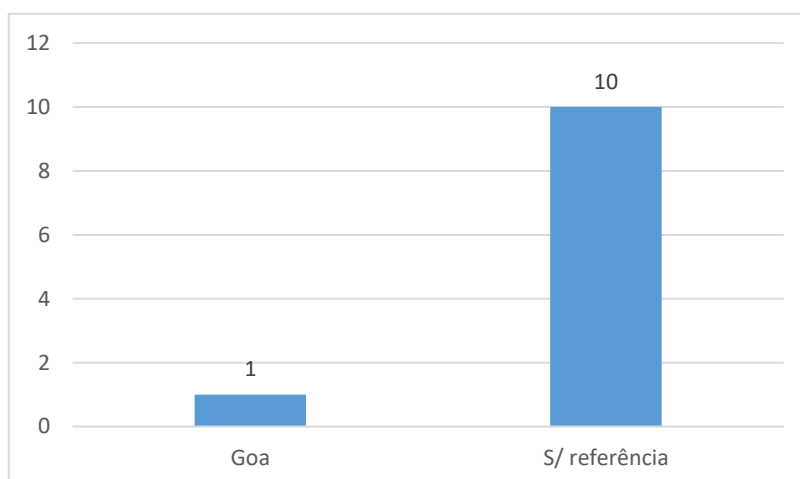
⁶⁴⁶ “Instrução régia de Filipe I para o Vice-rei da Índia, Conde da Vidigueira, Dom Francisco da Gama. De 1596”, BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 661-678; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 27-30 | 3/2.

⁶⁴⁷ “Carta régia de Filipe I para o Vice-rei da Índia, Conde Almirante Dom Francisco da Gama. De 1597”, BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 758-763; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 49-52 | 4/5.

no ano seguinte, tendo este, entretanto, que arranjar dinheiro onde lhe fosse possível⁶⁴⁸.

A par da escassez de dados sobre as ordens de construção na Índia que caracterizaram este reinado, verifica-se a ausência da identificação dos estaleiros utilizados para a concretização destas ordens. Somente se identificou um registo para a ribeira de Goa. Contudo, é sabido que por volta deste período se inicia um aumento preferencial por Goa, em detrimento de Cochim. Esta realidade torna-se mais clara quando se passa, por volta de 1611, o embarque e o desembarque das naus da Carreira da Índia de Cochim para Goa⁶⁴⁹.

Gráfico 28- Processos de construção naval no Índico – distribuição por ribeiras no reinado de Filipe I



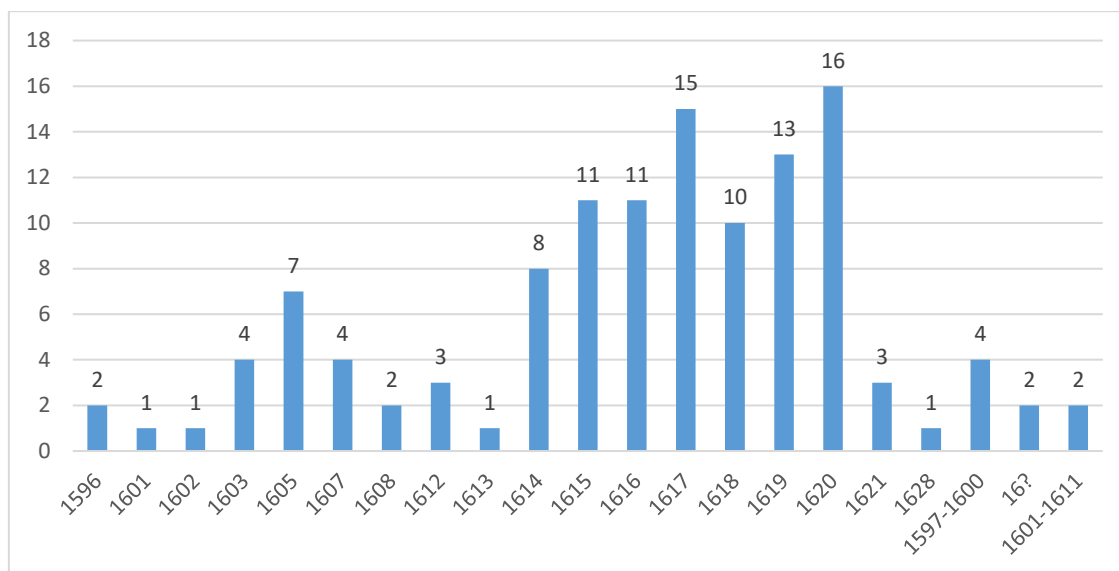
O reinado de Filipe II é marcado pela ameaça inglesa e holandesa que se iniciou logo em 1600, com a East India Company. Tudo se altera a partir do momento que Filipe II decide fechar os portos ibéricos aos holandeses, acabando por pôr fim à paz existente

⁶⁴⁸ “Carta régia de Filipe I para o Vice-Rei da Índia, D. Francisco da Gama. De 1596”, BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 651-656; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 23-25 | 3/3.

⁶⁴⁹ DISNEY, Anthony – “A decadência do Império da pimenta. Comércio português na Índia no início do séc. XVII”. Lisboa: Edições 70, 1981, p. 25; BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. Lisboa: Temas e Debates, 1998, vol. 2, p. 301.

entre os dois países⁶⁵⁰. Esta situação exigiu que na Índia houvesse contingentes navais suficientes para compor armadas, para combater o inimigo.

Gráfico 29- Processos de construção naval no Índico no reinado de Filipe II



As duas principais preocupações que norteiam a governação de Filipe II foi a construção de embarcações para a Carreira da Índia e a construção de galeões e galés para a composição de armadas de defesa do Estado da Índia. Logo em 1601 o rei mandava construir navios e bergantins para as armadas, já que era difícil fretar navios de alto bordo e de remos – “E tambem me diz que depois que governa esse estado não tomara nenhum navio, d'alto bordo nem de remo a fretis, para as armadas nems pera outras cousas de meu serviço que tenho por muito acertado e vos encomendo que assi o façaes, e procureis de mandar fazer navios, bastantis, pera as armadas desse estado e que nos alamzens aja os mantimentos e um ições e mais cousas necessarias para elas”⁶⁵¹.

⁶⁵⁰ MURTEIRA, André – “A Carreira da Índia e o curso neerlandês”. Lisboa: Tribuna da História, 2012, p. 63-69.

⁶⁵¹ “Carta régia de 1601 para o Vice-rei, Aires de Saldanha”, “Boletim Oficial do Governo da India”, nº 52 (1880), p. 309-364.

Já para a Carreira da Índia o rei determinava, em 1603, que se fizesse anualmente duas naus por contrato na Índia. Uma seria construída em Cochim, e outra em Baçaim. Se não fosse possível construir as duas embarcações, pelo menos uma tinha que ser possível. Estas construções, segundo o monarca, seriam possíveis se os vice-reis fossem zelosos, porque no tempo de D. Luís de Ataíde e Matias de Albuquerque não se pedia dinheiro para se proceder às construções, como agora se fazia. Pelo menos uma nau o rei ordenava que se construísse, já que se haviam revelado as vantagens de construção na Índia face às do reino⁶⁵². A mesma ideia é reforçada pelo rei em 1605 e pelo governador de Portugal em 1607, de que se deveria construir naus na Índia para a Carreira da Índia (1 ou 2) por as madeiras na Índia serem melhores e mais duráveis. Acrescentava o rei que esta medida era necessária, e havendo bastantes contratadores que estavam obrigados a construir durante sete anos, era agora importante dedicar a construção na Índia a outros fins, como navios para as armadas⁶⁵³. O mesmo governador informava o rei, em 1614, que sabia que a construção na Índia saía mais barata à fazenda real do que as que se faziam no reino, onde a madeira já era escassa. Eram as naus da Índia de maior durabilidade e era possível construir duas naus por 30 mil cruzados. Já no reino, a fábrica e aparelhamento de uma nau nunca ficaria por menos de 50 mil cruzados⁶⁵⁴.

Observando o gráfico vemos dois picos nas ordens de construção. O primeiro pico, que vai de 1604 a 1608 poderá ser explicado por ter sido um período agitado no que aos ataques holandeses à Carreira da Índia diz respeito. Apesar de entre 1608 e 1622 ser um período de acalmia nos ataques, coincidente com o segundo pico, o reforço das armadas

⁶⁵² “Carta que a cidade de Goa screveo a Sua Magestade no ano de 1603”, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 1, parte 2, p. 123.

⁶⁵³ “Carta régia de Filipe II para o Vice-rei da Índia, Martim Afonso de Albuquerque de 6 de Março de 1605”, “Boletim Oficial do Governo da Índia”, nº 53 (1881), p. 32-69; “Carta [do bispo D. Pedro de Castilho], ao rei [D. Filipe II], sobre se fazerem na Índia uma ou duas naus por ano. De 1607, Setembro, 15”, BA, “Copiador de cartas para El Rei [D. Filipe II] do bispo vice-rei [D. Pedro de Castilho]”, n.º 18, cod. 51-VIII-19, fls. 10.

⁶⁵⁴ “Carta [do bispo D. Pedro de Castilho], ao rei [D. Filipe II], sobre se fazerem na Índia naus para servirem nas viagens”, BA, “Cartas do bispo de Leiria, vice-rei de Portugal, D. Pedro de Castilho para El-Rei Filipe II”, n.º 81, cod. 51-VIII-16, fl. 105.

com embarcações e a contínua defesa das águas poderá estar por detrás deste “boom” de ordens de construção⁶⁵⁵.

Patrícia Carvalho afirma na sua tese de mestrado que entre 1617 e 1620 não encontrou dados que anunciassem a construção de embarcações para a Rota do Cabo na Índia. Os dados por nós coligidos revelam, porém, que, pelo menos para o ano de 1617, era determinado pelo rei que se desse seguimento à política de construção de 2 naus por ano para a Carreira, como se havia implementado desde 1613⁶⁵⁶. “e outrosi vos mando que a obra das ditas naus se contracte como obrigação de haver de ser o mestre d'ellas Valentim Themudo, que as obrará pelas bitolas das que se fazem na Ribeira das naus d'esta cidade de Lisboa, de quatro cobertas; pera o que nomeareis hum olheiro, pessoa de confiança e intelligencia, por parte de minha fazenda, que vigie esta fabrica e vos avise do que se for fazendo n'ella, e tenha obrigação de advertir o que importar a obra, e isto se entenderá se se fizer esta fabrica em Baçaim, porque fazendo-se em Cochim o meu vedor da fazenda d'aquella cidade assistirá á dita fabrica, e verá o que he necessario a ella, para ser como convém a meu serviço e á perfeição das ditas naus”⁶⁵⁷. No mesmo ano, determinava-se que a produção das naus na Índia fosse com a bitola igual à utilizada no reino. Em Cochim, fazia-se naus por a sua madeira ser melhor e por ser mais abundante no Norte⁶⁵⁸.

⁶⁵⁵ MURTEIRA, André – “A Carreira da Índia e o curso neerlandês”. Lisboa: Tribuna da História, 2012, p. 160.

⁶⁵⁶ “Alvará para que certas quantias que deste reino se remeteram aquele estado se despendessem na feitura de duas naus com as condições nele declaradas. A 21 de Fevereiro de 1617”, ANTT, Livro das Monções, Livro 10, fl. 424, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 4, p. 10-13.

⁶⁵⁷ “Alvará para que certas quantias que deste reino se remeteram aquele estado se despendessem na feitura de duas naus com as condições nele declaradas. A 21 de Fevereiro de 1617”, ANTT, Livro das Monções, Livro 10, fl. 424, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 4, p. 10-13.

⁶⁵⁸ “Alvará para que certas quantias que deste reino se remeteram aquele estado se despendessem na feitura de duas naus com as condições nele declaradas. A 21 de Fevereiro de 1617”, ANTT, Livro das Monções, Livro 10, fl. 424, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 4, p. 10-13.

A partir de 1617 há registo da feitura de naus, como ocorre em 1618⁶⁵⁹, em 1619⁶⁶⁰ e em 1620⁶⁶¹, mas não se sabe se as mesmas estariam destinadas à Carreira da Índia.

A par da construção de naus da Carreira da Índia, a preocupação real incidia também sobre as embarcações para as armadas. Em 1603, o rei mandava fazer mais navios de remo no Norte, a par dos três galeões que se haviam comprado. Com mais quatro que se tinham concertado, no total, estas embarcações constituíam uma armada entregue a André Furtado⁶⁶². Para além destes, o rei dava ordem de compra de mais embarcações para compor armadas, com a finalidade de conservação do Estado da Índia. Dois anos mais tarde, o rei sabia que havia falta de navios de alto bordo, de remos e galés, e por isso pedia que se fizesse, todos os anos, o máximo possível, distribuindo a sua feitura pelos espaços onde houvesse mais materiais de apoio à construção, como a madeira⁶⁶³. Em 1607, construíam-se navios de alto bordo no Estado da Índia como o rei desejava⁶⁶⁴. No mesmo ano e reforçando-se um ano mais tarde, o rei ordenava que cada ano se construíssem, pelo menos, 4 galeões de grandeza e porte considerável, devendo ser a sua fábrica repartida pelos vários estaleiros, de acordo com a disponibilidade dos recursos para a sua construção⁶⁶⁵.

⁶⁵⁹ “Carta para se lhe enviar relação das despesas que se fizerão nas facturas das duas naos.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 11, fl. 435-437, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 5, p. 20-22.

⁶⁶⁰ “Sobre a nau Guia que passava aquele estado nele se concertar para voltar carregadas no reino no ano seguinte, ou em seu lugar a nova que se havia fabricado no mesmo estado. Escrita a 22 de Março de 1619”, ANTT, Livro das Monções, Livro 12, fl. 16, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 6, p. 6-7.

⁶⁶¹ “Carta régia. Ordena a revisão do processo por que se arrematava a construção de naus e galeões no Estado da Índia.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 13, fl. 165, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 6, p. 380.

⁶⁶² “Carta régia de Filipe II para o Vice-rei da Índia, Aires de Saldanha. De 15 de Fevereiro de 1603”, “Boletim Oficial do Governo da Índia”, nº 52 (1880), p. 539-591.

⁶⁶³ “Carta régia de Filipe II para o Vice-rei da Índia, Martim Afonso de Albuquerque de 6 de Março de 1605”, “Boletim Oficial do Governo da Índia”, nº 53 (1881), p. 32-69.

⁶⁶⁴ “Carta em que se recomenda a guarda e defesa das Fortalezas da Índia, fazendo cobrar o direito de um por cento em todas as terras para suas obras, e fundição de artilharia, e dando outras providencias para impedir o comércio dos Holandeses. De 18 de Janeiro de 1607”, ANTT, Livro das Monções, Livro 1, fl. 149, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 90-100.

⁶⁶⁵ “Carta em que se recomenda a guarda e defesa das Fortalezas da Índia, fazendo cobrar o direito de um por cento em todas as terras para suas obras, e fundição de artilharia, e dando outras providencias

Em 1619, o vice-rei respondia ao rei que “os dous galiões que o Viso Rey dom Jeronimo contratou com os capitães de Baçaim e Damão veo o anno passado hum de Baçaim que foy avaliado em 56 mil e quenhentos xerafins, presso com que se puderão fazer dous convinientes pera este mar e barras da India, e em Damão está feito outro galião deste porte que deixou de vir o anno passado por respeito dos inimigos estarem em Surrate, e depois delles hidos lhe faltar o tempo Estes dous galiões são muito grandes, muito fortes, e forrados por dentro e muy capazes de poderem servir de naos do Reino e de capitancias de armadas de galiões nesse Reino, que pegarão folgadamente sincoenta pessas de artilharia reforçada hum, e pera ca são sobejamente grandes e com isso incapazes de servir nas armadas deste Estado” e “os outros tres galiões com pataxos e urcas farão bastante armada para a jornada de Surrate, porque demandão menos agoa e podem todos entrar no posso nas agoas Vivas onde as naos ingrezas estão surtas, por estar visto e sondado pello piloto mor, e outras pessoas que a isso se mandou, como tambem pera se ajuntar com a armada de Ruy Freire”⁶⁶⁶.

Nem todas as construções foram custeadas pela coroa. Com alguns particulares estabeleceu-se contratos para a construção de naus para a Carreira da Índia, mas também de galeões e outras embarcações para as armadas. Foi o caso de Gaspar Pereira, que pagou 13 750 xerafins por um galeão e uma zabra por contrato; de Gaspar de Carvalho de Menezes, que pagou 37 000 xerafins por galeões e zabras por contrato; de Paulo Cardoso de Vasconcelos, que pagou cerca de 1 300 xerafins por navios em contrato; de Antonio Noronha que pagaria 200 xerafins em papéis de dívida que devia a Vicente Rodrigues pela empreitada de uma caravela⁶⁶⁷. Por outro lado, já a Câmara de

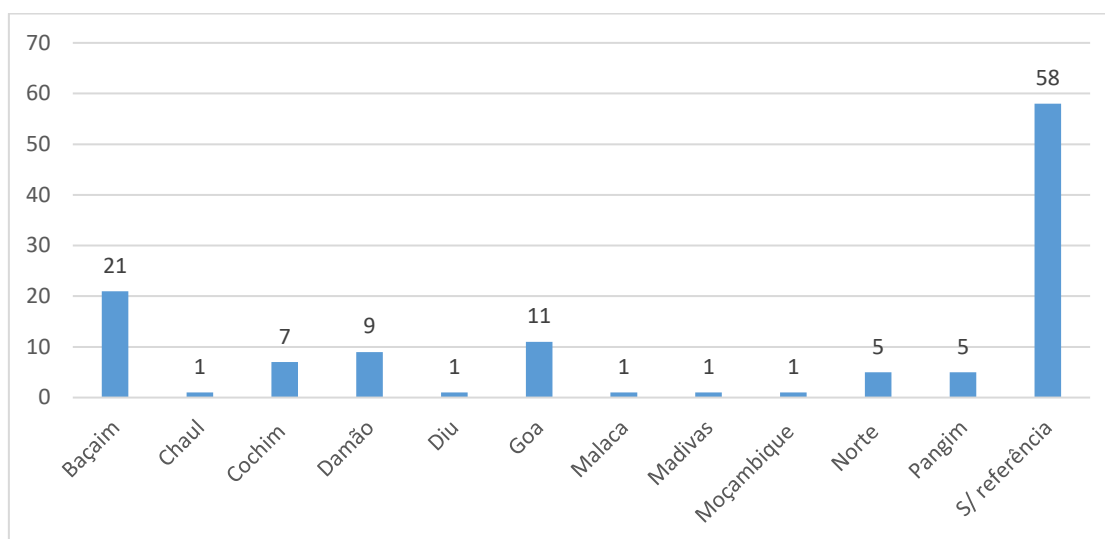
para impedir o comércio dos Holandeses. De 18 de Janeiro de 1607”, ANTT, Livro das Monções, Livro 1, fl. 149, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 90-100; “Que se faça em cada ano duas naus na India pela grande utilidade que a experiência mostra que disto resulta”, ANTT, Livro das Monções, Livro 2, fl. 75, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 239-242.

⁶⁶⁶ “Sobre se continuar na fabrica de dous galeões que estavam principiados e se fazerem os mais que fossem precisos.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 12, fl. 235, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 5, p. 278-280.

⁶⁶⁷ “Treslado da copia de huma instrução de sua magestade que trouxe do redondo Dom João Coutinho Viso Rei deste estado sobre as vendas das capitancias das fortalezas e mais cargos deste estado que fiz o

Goa e a Câmara de Lisboa haviam emprestado dinheiro para a construção de naus da Carreira na Índia, sendo que a Câmara de Lisboa havia emprestado cerca de 40 mil cruzados⁶⁶⁸.

Gráfico 30- Processos de construção naval no Índico – distribuição por ribeiras no reinado de Filipe II



A variedade de ribeiras identificadas poderá representar que se concretizava aquilo que o rei tanto pedia – a distribuição dos processos de construção por espaços que tivessem todos os apetrechamentos necessários à boa condução dos seus pedidos. Contudo, retirando o peso da categoria “sem referência”, Baçaim e Goa destacam-se entre as demais ribeiras. A reduzida expressão, neste contexto, de Moçambique, pode ser explicada pela seguinte avaliação de Jan Huygen van Linschoten: “os portugueses têm lá uma fortaleza muito bela e possante, que só acabou de ser construída há cerca de dez ou doze anos, e confronta directamente com as pequenas ilhas mais adiantadas e a entrada dos navios. É na construção uma das melhores e mais poderosas de toda a Índia,

Viso Rei Dom Jeronimo d'Azevedo no tempo de seu governo e de outra instrução dos ditos (...) que mando ao dito viso rei Dom Jeronimo o ano de 615 sobre as mesmas vendas e das mais despesas e diligencias que sobre a materias se fizerão. De 6 de Fevereiro de 1618”, AHU, Índia, caixa 5, doc. 87.

⁶⁶⁸ “Por carta de Vossa Magestade de 17 de Janeiro de 1616”, AHU, Índia, caixa 4, doc. 13; “Pera carta de sua magestade de primeiro de junho de 1616”, AHU, Índia, caixa 4, doc. 56.

mas têm lá pouca artilharia e munições ou outros equipamentos, e igualmente nenhuns soldados para além do capitão e dos seus servidores, que lá vivem”⁶⁶⁹.

Segundo Patrícia Carvalho, até 1615 os monarcas terão assumido uma função mais interventiva na escolha dos navios a construir, e de facto, por aquilo que vimos até agora, este parece ser um argumento verosímil. Mais acrescenta que a partir de 1631, essa intervenção é feita pelos vice-reis, embora não significasse um afastamento da coroa, já que os ritmos de produção demonstram uma política de defesa do Estado que se sente na produção de embarcações, com o objetivo de se construírem armadas, de vigilância e por certo de defesa⁶⁷⁰.

Se olharmos para o início do reinado de Filipe III, verificamos uma preocupação com um maior controlo sobre a produção, ao querer-se tomar conhecimento das despesas das embarcações em feitura e do estado dessas construções. Por exemplo, em 1623, o monarca encarregava o governador, quando chegasse à Índia, de lhe comunicar o estado em que estavam as devassas acerca dos contratadores da feitura das naus, que já havia mandado fazer em 1619. Em 1622, o vice-rei informara o rei que estava a fazer uma nau, mas não lhe deu conta da despesa da mesma⁶⁷¹. Perante isso, o rei ordena que o fizesse, pedindo, igualmente, que o informasse em que estado estava a sua construção⁶⁷².

Com o continuar da sua governação, verificamos que os vice-reis mandavam construir determinadas embarcações para a defesa, como galeões, galés, entre outras, o que seria de esperar, já que se vivia um período de constantes ataques por parte dos

⁶⁶⁹ “Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas”, Pub. POS, Aires; LOUREIRO, Rui Manuel – “Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997.

⁶⁷⁰ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 51.

⁶⁷¹ “Cópia da carta régia e informação do desembargador Luís Mergulhão Borges, dada em 8 de Março de 1623, afirmando que a devassa aubda não estava completa”, ANTT, Livro das Monções, Livro 16, fl. 178-179, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 8, p. 93-95.

⁶⁷² “De Sua Magestade ao Conselho da fazenda sobre o que escreveo Nuno Vaz de Castelo Branco vedor da fazenda da India acerca da nao que lá se faz e conta e despesa dela. De 22 de Janeiro de 1622”, AHU, Índia, caixa 7, doc. 12.

holandeses. Contudo, não poderiam deixar de informar o rei do que se estava a passar quanto à feitura das embarcações, sob pena de não ser enviado financiamento. Em simultâneo, alguns relatos apontam para a escassez de fazenda. A este nível é importante referir que a partir de 1631 começa-se a notar, nos relatórios dos vice-reis para o rei, um desequilíbrio do Estado da Índia, sendo marcado por fomes, guerras e mortes que dificultavam a prossecução da indústria naval. Por outro lado, outras razões justificavam esta dificuldade, como a limitação das viagens de acesso aos recursos necessários, levando o vice-rei a pedir ao rei o seu envio do reino, ao mesmo tempo que reportava a falta de fazenda para a fábrica de galeões.

Em 1631 havia-se iniciado a construção de dois galeões que o vice-rei não queria parar, apesar de não ter dinheiro. Confiaria na palavra do rei, que lhe havia garantido que enviaria dinheiro para a conclusão da obra⁶⁷³. No mesmo ano, o vice-rei reitera a falta de financiamento para fazer novos galeões, visto que os rendimentos dos 2% e a quinta parte do consulado não eram suficientes para a compra de madeira. A solução passaria pelo envio de dinheiro do reino⁶⁷⁴. Em 1632 havia-se pedido a feitura de quatro galés nas ribeiras de Cochim e Baçaim, pela grande necessidade que havia, uma vez que só haviam, disponíveis, duas galés, sendo uma delas velha. Contudo, o vice-rei comunicou ao rei que não conseguira iniciar a obra por falta de capital. Os custos para a fazenda eram elevados, os valores da madeira e do ferro mais caros que o esperado, e a falta de operacionais era notória, devido aos índices de óbitos provocados pelas doenças⁶⁷⁵.

No ano de 1633, o rei ordenava o vice-rei de que procurasse construir o maior número possível de galeões do porte que achasse mais conveniente, de forma a resistir

⁶⁷³ “Carta sobre se estarem fabricando dois galeões pela muita falta que havia deles. A 21 de Dezembro de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 186.

⁶⁷⁴ “Carta dando parte geralmente do Estado da Índia; falta que havia de gente e dinheiro; socorros que mandou as fortalezas e capitães que nelas estavam; armadas que saíram a guardar a costas; galeões que se fizeram de novo; da maneira que se administrava a fazenda; e justiça; necessidade que havia de preladados. A 30 de Outubro de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 197-201v.

⁶⁷⁵ “Carta do conde de Linhares para Filipe III sobre as dificuldades monetárias existentes na Índia, para se construir galés nos estaleiros navais de Cochim e Baçaim. De 6 de novembro de 1632”, BFUP, nº 15, 7/3, carta nº 19, CORREIA, José Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 403.

aos ataques holandeses⁶⁷⁶. Já o vice-rei era da opinião que a construção dos navios para o comércio se fizesse por conta do rei, sendo depois contratados aos mercadores, por forma a satisfazer as exigências do rei⁶⁷⁷.

Um ano antes, o monarca pedia a particulares, como os padres da Companhia de Jesus, à cidade de Macau e a Lopo Sarmiento de Carvalho e sua família para armarem navios à sua custa, de forma a ter à sua disposição uma armada que combatesse o inimigo⁶⁷⁸. Em 1634, a Câmara de Cochim informava o rei que iria compor à sua custa uma armada de seis sanguicéis para combater o inimigo. Como havia falta de dinheiro para aprestar as embarcações, pediam-lhe o direito sobre 50 bares de pimenta para venderem onde quisessem, a fim de financiarem a armada. O rei concedeu-lhes essa mercê⁶⁷⁹.

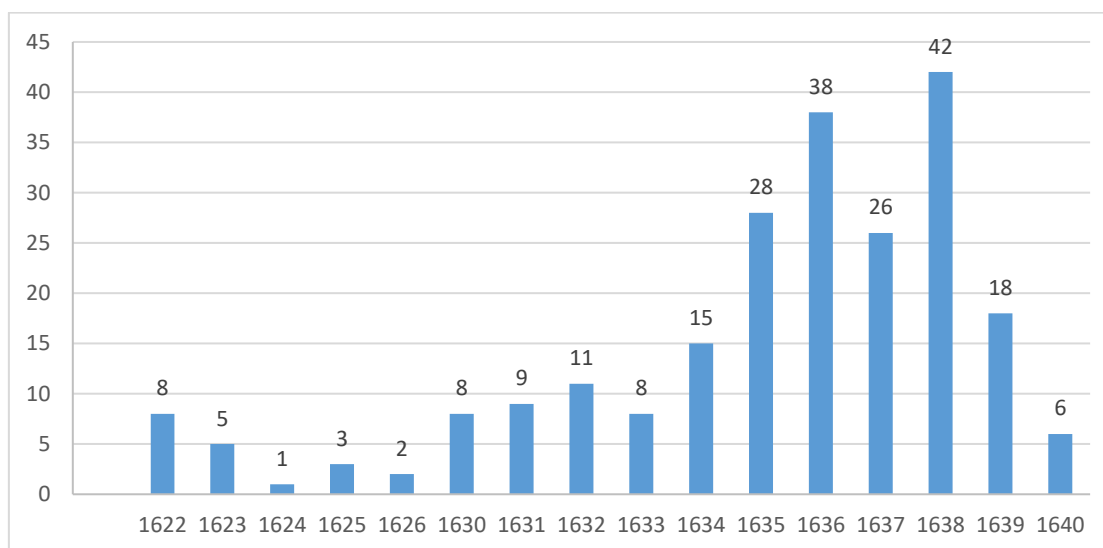
⁶⁷⁶ “Carta de El-Rei Filipe III para o Vice-rei da Índia. Lisboa, 23 de Fevereiro de 1633.”, BFUP, Livro das Monções, Livro 17, fl. 130; [Ficheiro 2, Gaveta 2, Divisão 12] 18 | 5.

⁶⁷⁷ “D. Miguel de Noronha informou Filipe III que a provisão por ele aprovada fora muito mal interpretada no Estado da Índia e em Macau, sentindo-se o vice-rei na obrigação de a alterar, mandado fazer navios armadas por conta do Rei, contratando-os depois como mercantis para fazerem as viagens, senda esta a única solução para o regresso das frotas e bom andamento do comércio. De 6 de janeiro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 53.

⁶⁷⁸ “Filipe III informou o vice-rei, conde de Linhares, que recebera a sua carta de 4 de novembro de 1630, na qual lhe dava conta das diligências efectuadas para que os moradores da cidade de Macau, os religiosos da Companhia de Jesus, Lopo de Sarmiento de Carvalho e seus familiares, e alguns particulares armassem navios à sua custa para que andassem no mar do Sul à espera dos inimigos da Europa, dando também guarda aos navios de mercadores que navegavam para a Índia e Manila. De 31 de Janeiro de 1632”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 67.

⁶⁷⁹ “Carta sobre a representação que fez a Camara de Cochim, de armar seis sanguicéis, que guardassem a costa, contribuindo os moradores para o sustento delas, e a merce que se lhe concedeo dos cincoente bares de canela de Ceilão. De 27 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 36, fl. 312.

Gráfico 31- Processos de construção naval no Índico no reinado de Filipe III



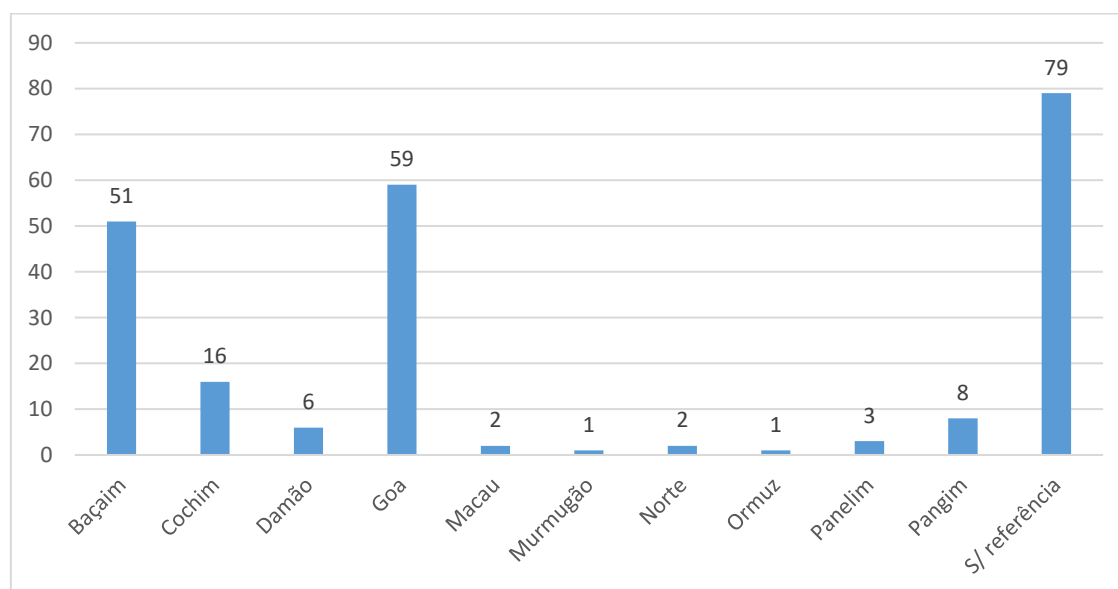
Ao observar o gráfico compreendemos que o maior pico de ordens de construção se centra entre 1630 e 1638. Essencialmente as construções realizadas eram galeões. Em 1634, o rei agradecia o cuidado com que o vice-rei procedia à construção de navios de remo e galeões, recomendando-lhe que fizesse construir também navios de alto bordo, indispensáveis contra os holandeses⁶⁸⁰. Em 1635, construía-se dois galeões em Baçaim, em Goa e em outros estaleiros⁶⁸¹. O rei ordenava ao vice-rei, em 1637, que se construíssem galeões na Índia e pedia-lhe que os colocasse ao serviço da Carreira da Índia, caso as naus que iam do reino não estivessem em condições de voltar ao reino – “Viso rei da India amigo. Eu El Rei vos envio muito saudar. Considerando o muito que importa continuarse e acrescentarse o comercio e comonicação desse estado com estes reinos, me pareceo encomendarvos particularmente por esta carta que se o navio que agora vai em companhia da nao nossa senhora da saúde, chegar em estado que se entenda que não poderá seguramente voltar com carga, ordeneis que se faça todo o maior esforço possível para que em seu lugar venha com a nao algum dos galiões, que

⁶⁸⁰ “Carta de Filipe III, nº 183. Lisboa, 9 de Março de 1634.”, BFUP, Livro das Monções, Livro 19A, fl. 342; Ficheiro 2, Gaveta 3, Divisão 141 | 3.

⁶⁸¹ “Carta do vice-rei Pêro da Silva para Filipe III. Sobre haver na India armada d’altobordo. De 18 de Dezembro de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 95-95v.

nessas partes se tem fabricado forte e capas das mercadorias que ouver para embarcar e que se execute de maneira que partão na monção, e (...) ei por muito bem servido de tudo o que fizerdes para o conseguir assi”⁶⁸².

Gráfico 32- Processos de construção naval no Índico – distribuição por ribeiras no reinado de Filipe III



A diversidade de ribeiras utilizadas mostra que uma máquina de produção estava em movimento. Notoriamente, Goa e Baçaim destacam-se das demais. Sabe-se que em 1632 o vice-rei informa que, tendo muita necessidade de construir quatro galés, e visto só existirem duas e velhíssimas, fez muitas diligências para o fazer em Cochim e em Baçaim, tal não tendo sido possível, devido ao elevado custo das madeiras e do ferro, para além da falta de oficiais de construção. Assim, resolveu mandá-las fazer em Goa, onde a construção era melhor, apesar de ser mais cara⁶⁸³. Já, em 1634 há um relato que subscreve que seria mais conveniente que as embarcações fossem feitas em Cochim

⁶⁸² “Carta em que se ordena que para a continuação e acrescentamento do comércio na falta do navio que naquele ano partia em companhia da nau, viesse algum dos galeões fabricados naquele estado. De 31 de Março de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 39, fl. 7.

⁶⁸³ “Carta em que se ordena que para a continuação e acrescentamento do comércio na falta do navio que naquele ano partia em companhia da nau, viesse algum dos galeões fabricados naquele estado. De 31 de Março de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 39, fl. 7.

pela grande abundância de madeira e por ser a um menor custo. Aqui podia-se fazer embarcações com duas cobertas e fazer sair pela barra, com tudo o que era necessário para continuar a sua construção, a fim de serem acabadas na ribeira de Goa⁶⁸⁴. Verifica-se, desta forma, uma articulação entre os outros estaleiros e o estaleiro de Goa à semelhança do que acontecia no reino – iniciava-se a construção de embarcações num determinado estaleiro e depois era enviado a Lisboa para ser finalizado, já que possuía águas mais profundas, capazes de receber embarcações maiores.

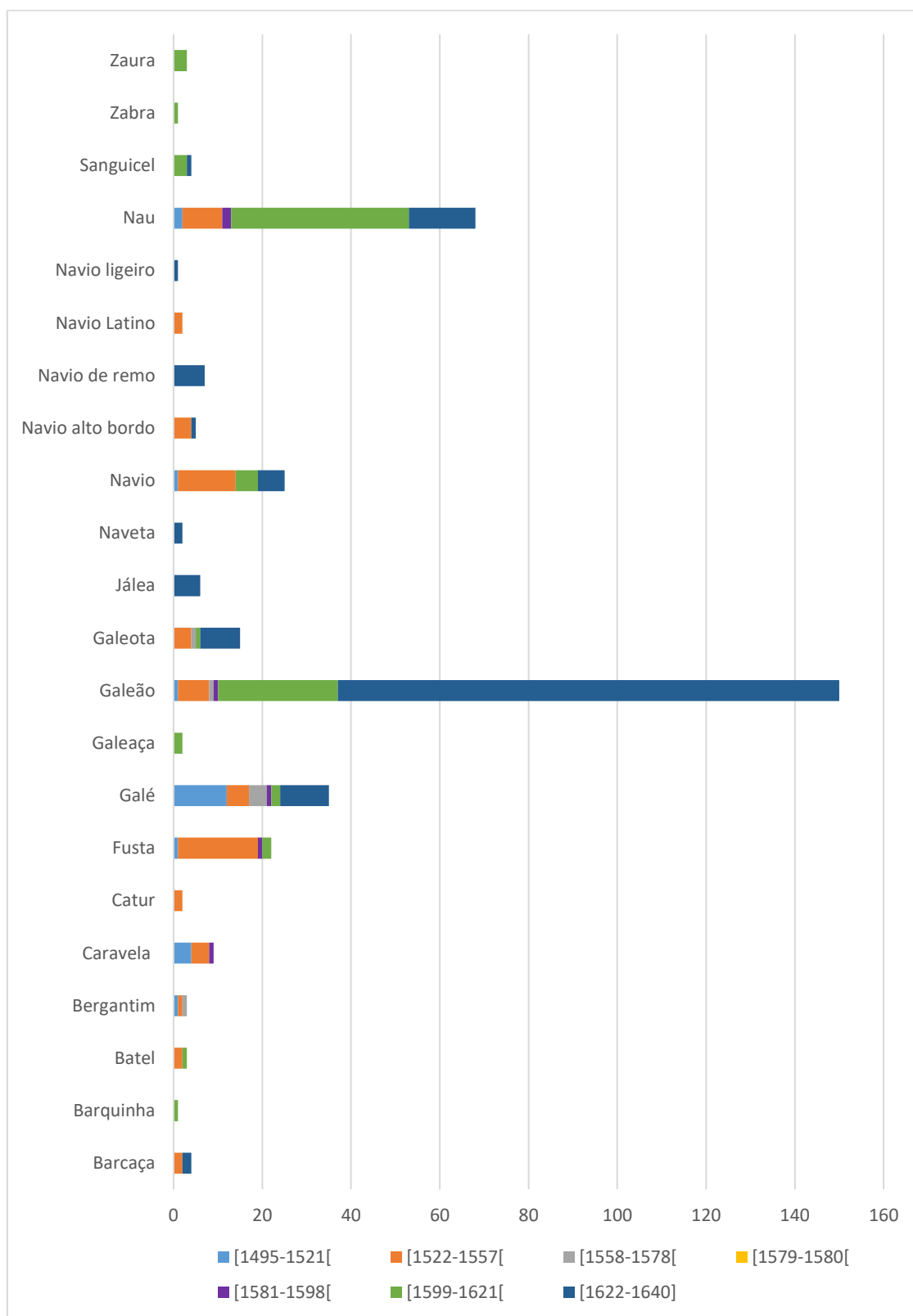
1.2.1. Embarcações resultantes da construção naval no Índico

Das ordens de construção e dos estaleiros asiáticos onde essas ordens eram cumpridas surgia um produto, neste caso uma embarcação. Ao longo dos tempos fomos verificando uma evolução no tipo de embarcações construídas, passando de embarcações mais ancestrais, como a caravela, para outros tipos de embarcações mais inovadoras tecnologicamente, como a nau e o galeão.

Sempre ressaltando que nos reportamos a embarcações registadas nas nossas fontes, potencialmente lacunares, como todas as fontes históricas, torna-se evidente um destaque para as naus e galeões construídos na Índia quando comparados com outras tipologias. Estas tipologias, pela sua importância estratégica e valor de financiamento, seriam também aquelas mais suscetíveis de serem mencionadas na correspondência e nos registos oficiais. Podemos também associar o elevado número de registos de naus ao reinado de Filipe II, pelas constantes ordens de construção de naus para própria Carreira da Índia. Este dado é consonante com a tendencial supremacia dos galeões em relação às naus, pela sua maior adaptação à guerra naval, nomeadamente com ingleses e holandeses, por nos encontrarmos num período de maior pressão às possessões ultramarinas portuguesas. Este é também o reinado em que se constata maiores ocorrências de dados face aos reinados anteriores.

⁶⁸⁴ “Sobre os navios mercantis andarem armados. De 10 de Dezembro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 111.

Gráfico 33- Navios construídos nos estaleiros asiáticos – distribuição por reinados



No gráfico 33 é possível verificar a evolução das tipologias das embarcações construídas. Observemos a ramificação existente a partir da embarcação “navio”, que passa a ser qualificado como “navio de alto bordo”, muito utilizado para as armadas locais, “navio de remos”, “navio latino”, e “navio ligeiro”.

Curioso é igualmente o recurso a embarcações locais por parte dos portugueses, e a sua específica construção, como é o caso da jália, do catur, do sanguicel, da zabra e da zaura, o que demonstra que os portugueses conheciam as potencialidades das embarcações locais e a sua adaptação para vários fins, a par do uso dos modelos e técnicas de construção locais.

1.3. Reparação naval sob influência portuguesa

A reparação naval era uma atividade essencial para as embarcações que procediam a uma viagem tão longa como era a realizada pela Carreira da Índia. Ao longo do tempo, procurou-se ter centros de apoio às naus da Índia e a outras embarcações para que se pudessem reparar. Esses centros foram-se alterando, ao longo do tempo, conforme as necessidades, disponibilidades e conveniências, como se verificou no caso da construção naval.

Esta atividade assumia uma importância acrescida face à construção, já que por vezes, deixava-se de construir, mobilizando homens, materiais e atenção, para se proceder à reparação de uma embarcação que havia chegado. Isso acontecia com notável predominância, e compreensivelmente, com as naus vindas do reino.

Um processo de reparação implicava a aportagem da embarcação, o seu descarregamento e de seguida a sua avaliação pelos oficiais da ribeira, de forma a perceberem quais as reparações necessárias e os custos dessas reparações. O mestre da ribeira era o primeiro a fazer a avaliação e a elaborar a lista de reparações, bem como o seu custo, onde já estava incluído o preço dos materiais. Reparação dos cascos e trabalhos de calafetagem eram as atividades mais realizadas na reparação das embarcações.

Numa distribuição das ordens de reparação por reinados pode-se compreender que esta linha de tendência se compara com a linha da construção naval, ou seja,

embora se verifique um menor número de ordens de reparação naval quando comparadas com as ordens de construção naval, constatamos a existência de um pico de atuação no período de D. João III, que poderá estar relacionado com os ataques dos otomanos, e um pico acelerado de crescimento a partir do reinado de Filipe II, muito devido aos ataques dos ingleses e, posteriormente, dos holandeses.

Gráfico 34- Processos de reparação naval no Índico – distribuição por reinados

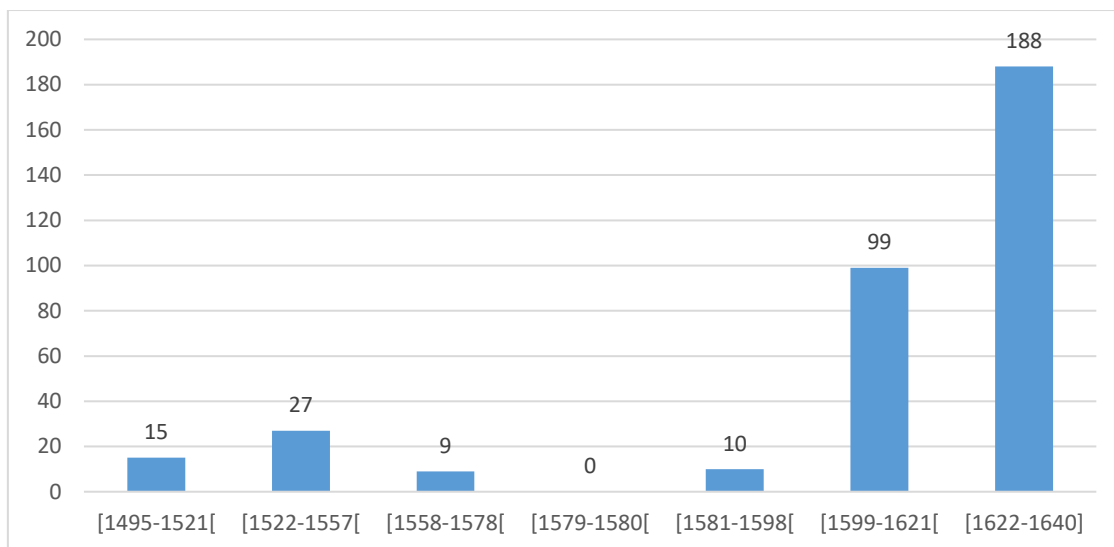
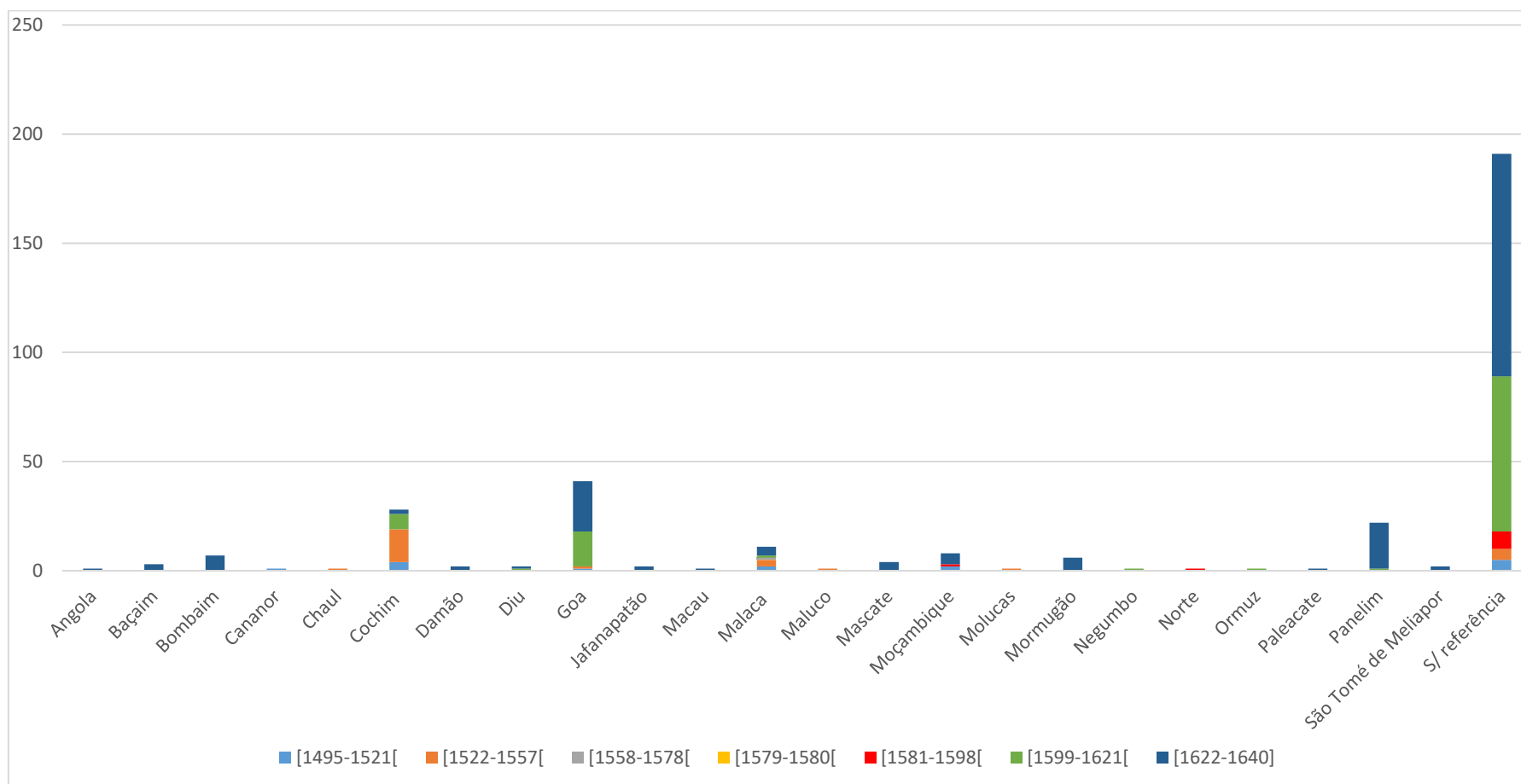


Gráfico 35- Ribeiras utilizadas para reparação naval no Índico – distribuição por reinados



Numa tendência geral, as ribeiras utilizadas estiveram de acordo com o alargar dos domínios portugueses nos mares asiáticos, e com as necessidades de mais espaços que pudessem reparar embarcações, deixando outros espaços dedicados à construção, sobretudo em períodos mais exigentes em termos de processos de construção. Por esta razão, é compreensível encontrar estaleiros novos como Mormugão, Negombo ou São Tomé de Meliapor, na costa do Coromandel; espaço considerado como marcado por fenómenos de “subcolonização”, por Luís Filipe Reis Thomaz, e em que, durante o século XVI, prevaleciam as fixações informais de comunidades portuguesas, sem necessariamente serem controladas ou dominadas pelas estruturas do Estado da Índia⁶⁸⁵. De registo são também as referências a locais como Macau, Malaca ou as Molucas, que acompanham a disseminação da presença portuguesa nos mares asiáticos.

Para o reinado de D. Manuel são poucos os registos de ordens identificados, contando com um total de 15 processos. Sabe-se que em 1506 reparava-se, em Cochim, a caravela que Francisco Pereira, capitão, tinha feito⁶⁸⁶. Em 1507, reparavam-se naus em Moçambique, que era na verdade um dos pontos de paragem na ida e na torna viagem da Rota do Cabo⁶⁸⁷. Em 1508, o vice-rei reparou os navios que tinham vindo de Ormuz, por virem muito mal tratados, e reparou uma caravela que Filipe Rodrigues havia feito. Para além de ter armado navios e um bergantim para a armada, também reparou galés para formarem a armada que era esperada em Calecut⁶⁸⁸.

Em 1514, Afonso de Albuquerque informava o rei que era bom sinal que se fizessem navios novos nos portos da Índia sob influência islâmica e que se reparassem alguns navios nesses portos⁶⁸⁹.

⁶⁸⁵ THOMAZ, Luis Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994, p. 207-244.

⁶⁸⁶ “Carta de Gaspar Pereira a El-Rei de Portugal. Cochim, a 11 de janeiro de 1506”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 5, doc. 70, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Índia, p. 40-44.

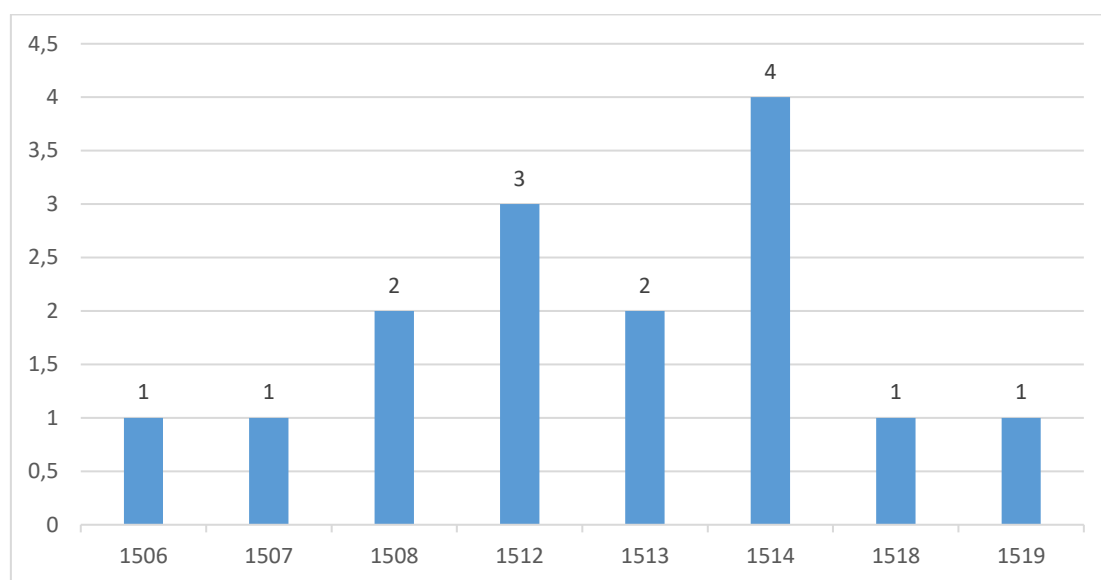
⁶⁸⁷ “Regimento de Fernão Soares. De 1507”, ANTT, Gavetas, XV, mç. 20, doc. 1, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1962, vol. 2, p. 16-25.

⁶⁸⁸ “Carta de Dom Francisco Viso Rei da Índia ano 1508”, BA, cod. 51-VII-30, fl. 13-17v.

⁶⁸⁹ “Carta ao mesmo. Respondendo ao que se lhe escreveu sobre André Corso, mostra as razões por que não lhe deu a capitania da galé grande. Protesta contra as falsidades que escrevem d'elle Albuquerque

Em termos de despesa das reparações, o rei, em 1513, queixava-se ao vice-rei das elevadas despesas que se fazia no corregimento das naus e navios em Cochim, pelo que se deveria ter em conta a menor despesa no seu conserto⁶⁹⁰. Dados concretos não são, porém, muito abundantes.

Gráfico 36- Processos de reparação naval no Índico no reinado de D. Manuel



Outros problemas com que o rei se debatia, para além das despesas, era a falta de mão de obra para executar os serviços. D. Aleixo⁶⁹¹ declara que não tinha navios de que se valesse, estando todos sem enxárcia e sem aparelho para andar à vela. Tinha uma caravela que estava a ir ao fundo e uma galé que estava há 2 anos no estaleiro para ser consertada. Todos estes problemas se deviam à falta de oficiais e mestres para trabalharem. Já em 1514, estavam em Malaca uma caravela redonda, a caravela

para o reino. Dá conta de embarcações que mandou construir, etc. De 25 de outubro de 1514”, 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. 301-304.

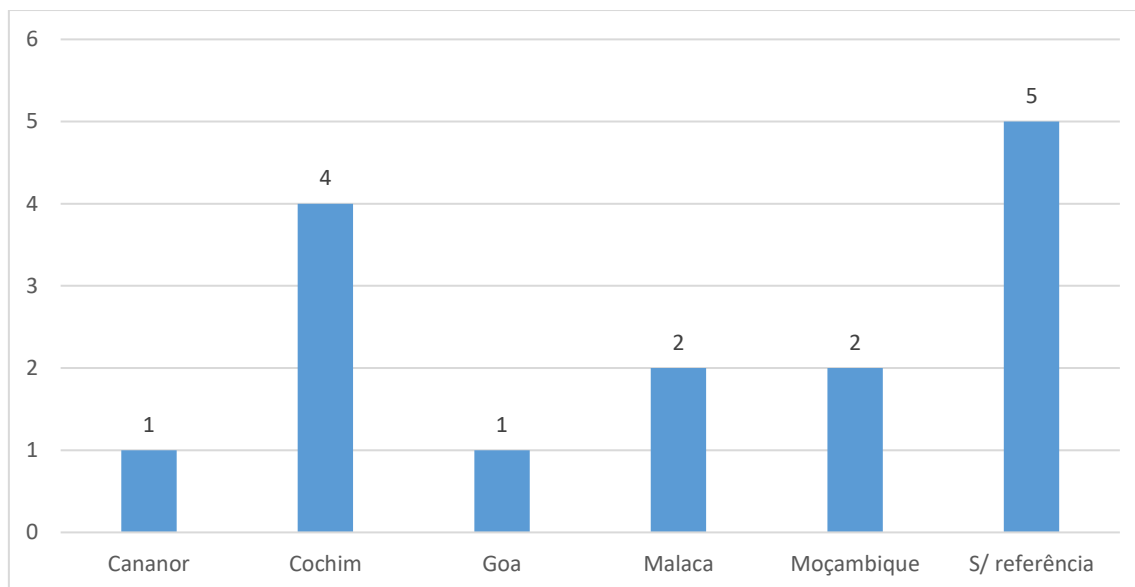
⁶⁹⁰ “Carta del-rei D. Manuel a Affonso de Albuquerque recommendando-lhe que restringisse quanto possivel as despesas que se faziam no concerto de naus e navios na ribeira de Cochim. De 18 de Fevereiro de 1513”, PATO, Raimundo António de Bulhão (dir.) – “Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam”. Lisboa: Academia Real das Sciencias. 1884-1915, vol. 3, p. 215-216; “Carta de D. Manuel I para Afonso de Albuquerque sobre as grandes despesas que se fizeram com as naus da Ribeira de Cochim.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 12, n.º 73.

⁶⁹¹ Desconhece-se o cargo que desempenhava.

Conceição e uma galé nova, consideradas mal enxarceadas, e havia falta de mão de obra para as reparar⁶⁹².

Tal como se verificou nas ribeiras que foram utilizadas para a construção naval, também as utilizadas para a reparação naval remontam aos tempos iniciais de fixação dos portugueses no espaço asiático.

Gráfico 37- Ribeiras do Índico utilizadas para reparação naval no reinado de D. Manuel



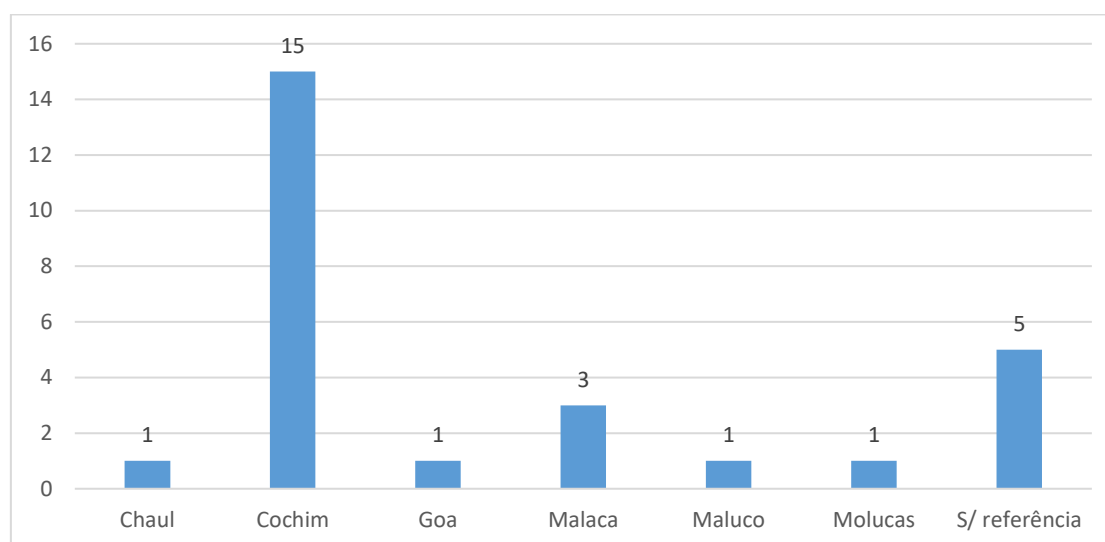
Em 1523, já no reinado de D. João III, Cochim afirmava-se como um espaço importante na reparação das armadas da Índia⁶⁹³. Em 1525, foram várias as naus e galeões

⁶⁹² “Carta a El-Rei D. Manuel. Malaca, 20 de agosto de 1518”, ANTT, Gavetas, Gav. 15, mç. 21, nº 16, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 88-111; “Carta de Rui de Brito Patalim a D. Afonso de Albuquerque. Malaca, 6 de janeiro de 1514”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 14, doc. 52, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 41-65.

⁶⁹³ “Carta de António da Fonseca para o rei sobre o rendimento que havia na Índia, das fortalezas, hospitais e navios. De 18 de Outubro de 1523”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 30, nº 36, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1967, vol. 6, p. 180-237.

reparados em Cochim⁶⁹⁴, seguindo-se os anos de 1533⁶⁹⁵ e 1534⁶⁹⁶ onde há registo de reparações (por certo não de naus da Carreira) em estaleiros como Malaca ou as Molucas. Os estaleiros escolhidos começavam a variar e assim a surgir novas referências, como podemos observar no gráfico 38.

Gráfico 38- Ribeiras do Índico utilizadas para reparação naval no reinado de D. João III



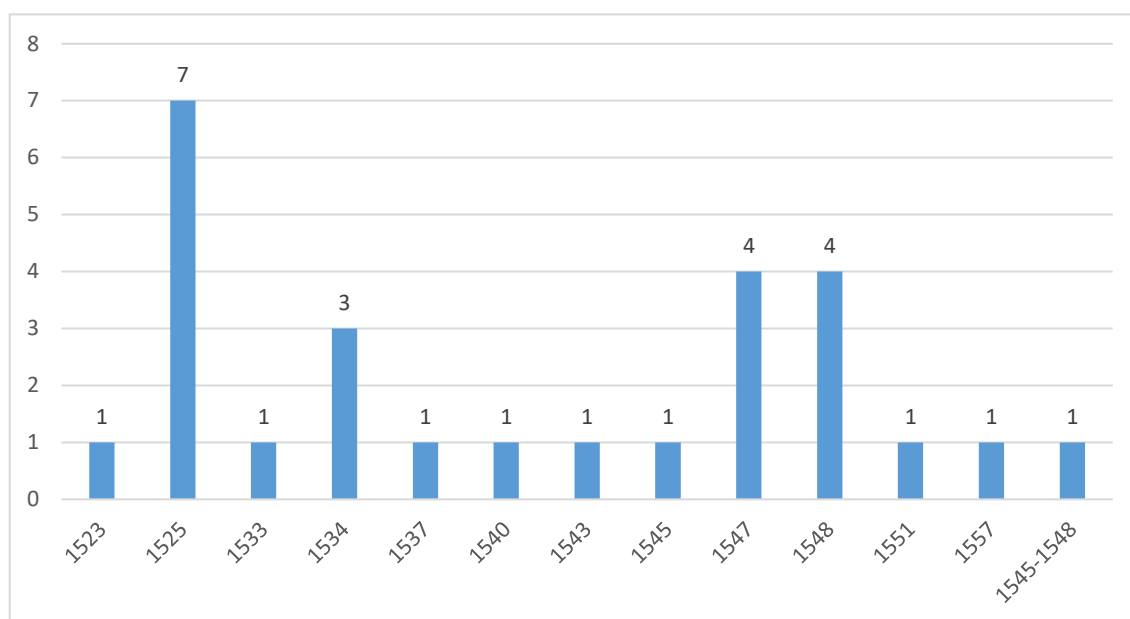
Os números de reparações registados são também escassos, verificando-se, porém, um aumento no total das ocorrências que, em alguns casos é de apenas uma por ano.

⁶⁹⁴ “Lembrança das cousas da India em 1525”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-56; “Livro das receitas de Goa. De 1597-1600”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-56.

⁶⁹⁵ “Carta de Tristão de Ataíde a El-Rei. Molucas, 20 de fevereiro, 1534”, ANTT, Gavetas, Gav. 18, mç. 8, nº 20, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 284-331.

⁶⁹⁶ “Outra carta de Tristão de Ataíde a El-Rei D. João III. Malaca, 15 de novembro de 1537”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 60, doc. 7, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 342-369.

Gráfico 39- Processos de reparação naval no Índico no reinado de D. João III



Para além dos numerosos casos de reparação de naus e galeões, verificados em Cochim, no ano de 1525, perfazendo um total de 7 casos, os anos de 1547 e 1548 parecem terem sido também produtivos a nível da reparação naval. Em Maluco, em 1547, o vedor da fazenda, antes de morrer, mandou consertar o galeão de António Correia⁶⁹⁷. Em Goa, estavam danificadas duas galeotas que esperavam conserto para poderem navegar⁶⁹⁸. No mesmo ano, em Cochim, consertava-se uma fusta de Lançarote Gonçalves, morador de Cananor, à custa do rei⁶⁹⁹. Já em 1548, os registos encontrados prendem-se com as naus da Carreira que não estavam ainda preparadas para sair de Cochim com a pimenta, e de outras embarcações que requeriam reparações, sem todavia se especificar se eram de particulares ou da coroa⁷⁰⁰.

⁶⁹⁷ “Carta de Ruy Gonçalves de Caminha para D. Álvaro de Castro. 22 de janeiro de 1547”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, tomo II, p. 74-76.

⁶⁹⁸ “Carta de Ruy Gonçalves de Caminha para D. Álvaro de Castro. 3 de fevereiro de 1547”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, tomo II, p. 79-83.

⁶⁹⁹ “Livro das Mercês de D. João de Castro”, BA, cod. 51-VII-8.

⁷⁰⁰ “Carta de Ruy Gonçalves de Caminha para D. João de Castro. Goa, 30 de janeiro de 1548”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 418-422; “Carta de Ruy Gonçalves de Caminha para D. João de Castro. 2

Entre 1545 e 1548 consertava-se a armada de D. João de Castro⁷⁰¹.

Durante o reinado de D. Sebastião não houve propriamente ordens de reparação, mas sim correspondência de controlo das despesas que se faziam com essas reparações – o que significa que estas persistiam, como era, de resto, inevitável, nomeadamente para assegurar a viagem de volta da Carreira da Índia, mas não só. “Orça se maes para as despezas extraordinarias por ser nova aonde ha navios de armada, que se vão la refazer, e consertar e outros corregimentos, e outras despezas miudas que pode o capitão fazer, pode importar trezentos mil reis”⁷⁰². “Orça-se a despeza estraordynarya que de necessidade se fazem, que não estão em Regimento, como he despesa em vegyas da fortaleza, pomte e do maar e balões que amdão vegyamdo, compra d'arroz, azeite e outras cousas pera provymto dos allmazens e concerto dos navios de Sua Alteza que vão e vem ao dito porto e outros que estão no dito Malaqua que amdão d'armada em servyço de Sua Alteza, pagamento de marynheyros, fereas de trabalhadores, saber, carpinteyros, callafates, pedreyros, carretos das fazemdas e outras cousas que socedem, que tudo pode emportar pouco mais ou menos, fazendo-se comta pelas comtas dos feytores que estas despezas fazem pelo Regimento dar lugar a ellas, dous comtos cento e sesemta myl reis por anno”⁷⁰³.

de janeiro de 1548”, “Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 397-402; “Carta de Ruy Gonçalvez de Caminha para D. João de Castro. 9 de janeiro de 1548”, “Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 407-413; “Carta de Ruy Gonçalvez de Caminha para D. João de Castro. Goa, 19 de fevereiro de 1548”, “Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 459-463.

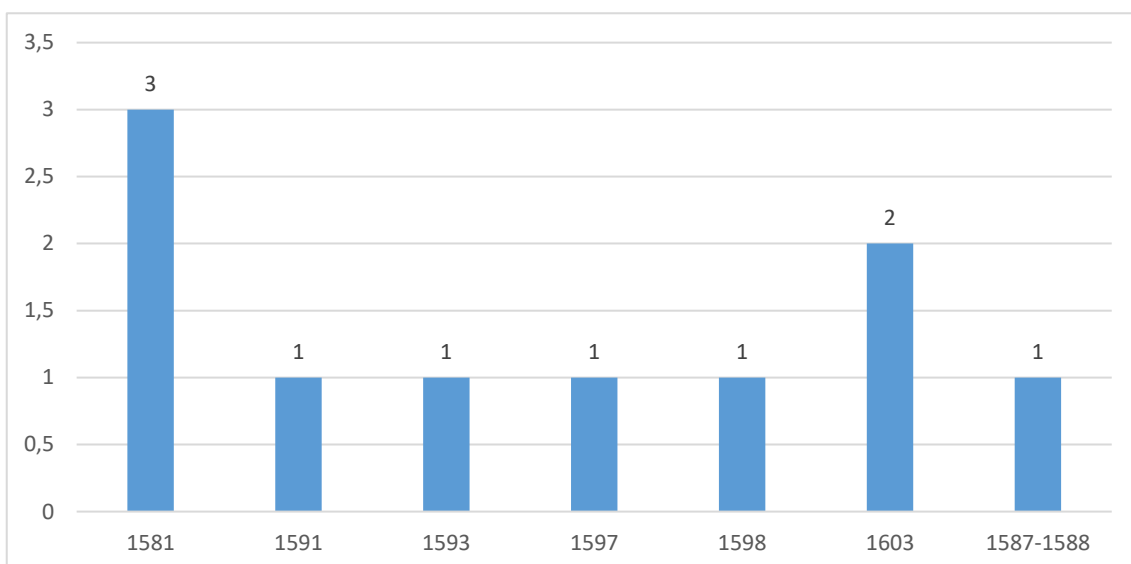
⁷⁰¹ “Cap. 4. De como Martim Afonso antes de se ir para Cochim fez requerimento ao visor-rei que mandasse tirar testemunhas do dinheiro que o mouro Coje Samacedim lhe dera para sai Alteza; e do conserto que o visor-rei mandou fazer na armada e cousas do almazem”, “Crónica do Vice-Rei D. João de Castro”. Tomar: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995, p. 24-32.

⁷⁰² “Orçamento do que rende o Estado da India, e o que despense ordinariamente e asi o extraordinario que se pode alcansar por contas orçado huns annos por outros, o qual se fez por mandado do Senhor Vice Rey Dom Antonio de Noronha, aonde se declara miudamente o em que se faz a tal despeza”, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 23-112.

⁷⁰³ “Orçamento do Estado da India, 1574”, GODINHO, Vitorino Magalhães – “Les finances de L' État Portugais des Indes Orientales, (1517-1635)”. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian; Centro Cultural Português, 1982, p. 157-248.

Quanto às ribeiras, unicamente há referência à ribeira de Malaca, o que obviamente não significa que se tivessem desativado as da costa do Malabar ou mesmo do Coromandel.

Gráfico 40- Processos de reparação naval no Índico no reinado de Filipe I



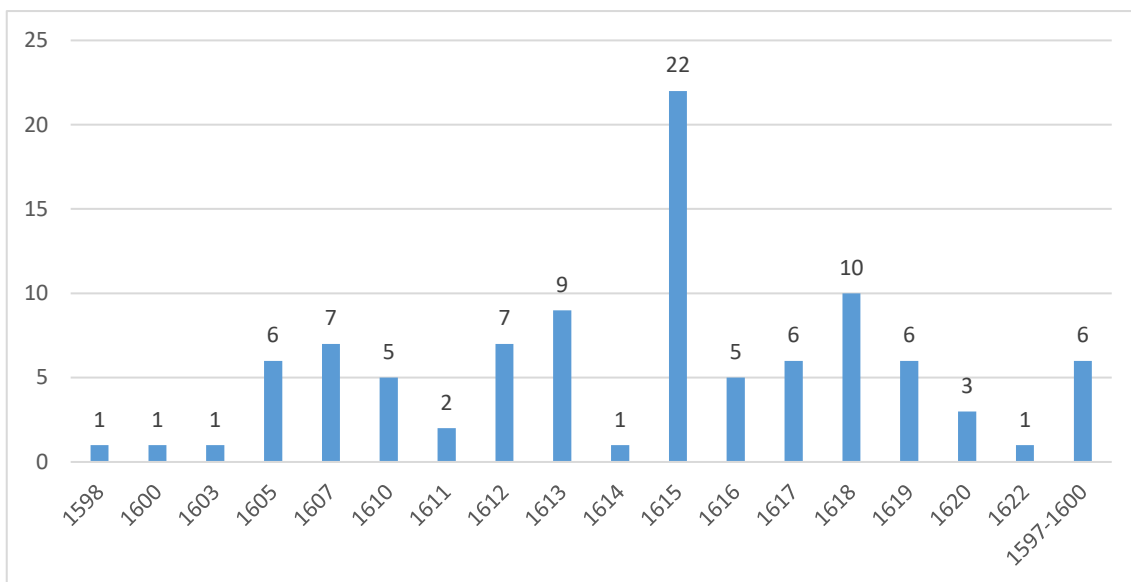
São 10 os registos identificados para o reinado de Filipe I e prendem-se essencialmente, com o reparo das naus da Carreira ou com galés, ou outras embarcações, para a constituição de armadas⁷⁰⁴. Em termos das ribeiras, há um registo para Moçambique, um para o Norte e o restante não é referenciado.

No reinado de Filipe II, as naus da Carreira da Índia, antes de irem para o reino, eram consertadas em Cochim, antes de serem carregadas. Ao observar os dados registados para o período de Filipe II verifica-se que remetem para as reparações de naus que andavam nos mares asiáticos e de naus que serviam na Carreira da Índia.

⁷⁰⁴ Alguns exemplos: “Carta do Secretário de estado de el-rei, Diogo Velho, para o Conde Almirante Dom Francisco da Gama, Vice-rei da Índia. De 1597”, BFUP, Livro das Monções, Livro 2B, fl. 379; Ficheiro 2, gaveta I, divisões 3-418 | ¾; “Carta régia de Filipe II para o Vice-rei da Índia, Aires de Saldanha. De 15 de Fevereiro de 1603”, Livro das monções, nº 7, fl. 136, “Boletim Oficial do Governo da Índia”, nº 52 (1880), p. 539-591; “Orçamento do Estado da Índia 1587-1588”, AHU, cod. 500, MATOS, Artur Teodoro de – O Orçamento do Estado da Índia de 1588. “Povos e Culturas”, nº 8 (2003), p. 229-340.

Consertos de outros tipos de embarcações, como o galeão ou a urca, também são referidos, mas é a nau a embarcação mais referenciada.

Gráfico 41- Processos de reparação naval no Índico no reinado de Filipe II



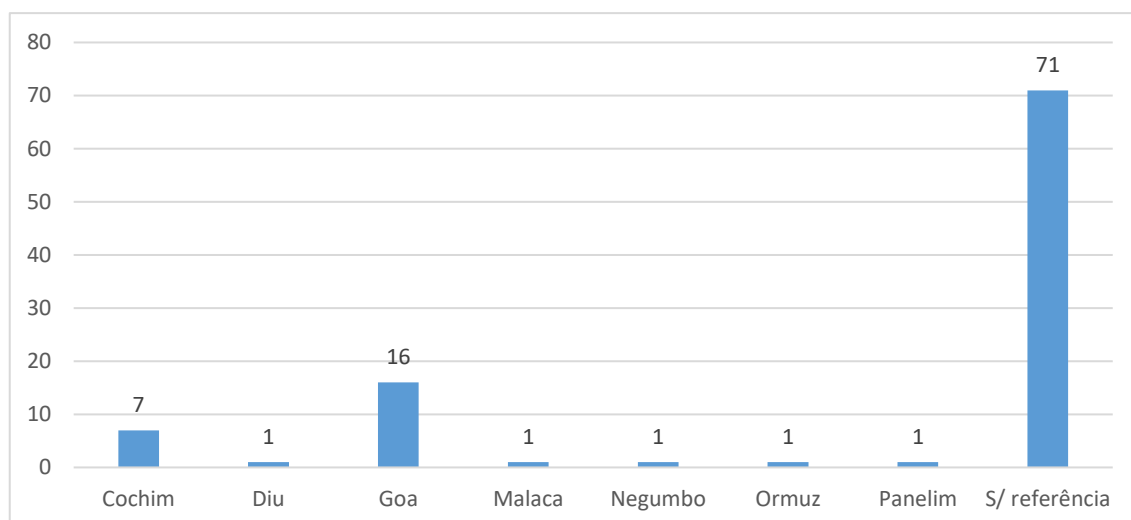
A nível das despesas, sabe-se que os consertos na ribeira de Goa eram muito caros, ao contrário dos de Cochim, podendo o conserto de uma nau chegar aos 14 230 xerafins⁷⁰⁵. Em 1612, o rei determinava que se despendesse em cada nau aprestada e reparada cerca de 12 mil cruzados. Se esta invernasse o valor aumentaria, porque o seu conserto seria maior⁷⁰⁶. No mesmo ano, a reparação da nau do Carmo tinha custado 4 500 xerafins e o da nau Nazaré cerca de 4 350 xerafins⁷⁰⁷.

⁷⁰⁵ “Sobre o negócio da pimenta e carga das naos do Reino importa muito a fazenda de sua magestade fazer se pimenta em Cochim (...). De 12 de Dezembro de 1612”, AHU, Índia, caixa 2, doc. 68.

⁷⁰⁶ “Certidão de João de Sousa de Maceda escrivão da fazenda de sua Magestade das partes da India sobre arrematação da viagem ao Japão. De 6 de Dezembro de 1612”, AHU, Índia, caixa 2, doc. 73.

⁷⁰⁷ “Rezão e conta do cabedal das ditas naos que vierão este ano de 612 capitão mor Dom Jeronimo d’Almeida. De 1612”, AHU, Índia, caixa 2, doc. 83.

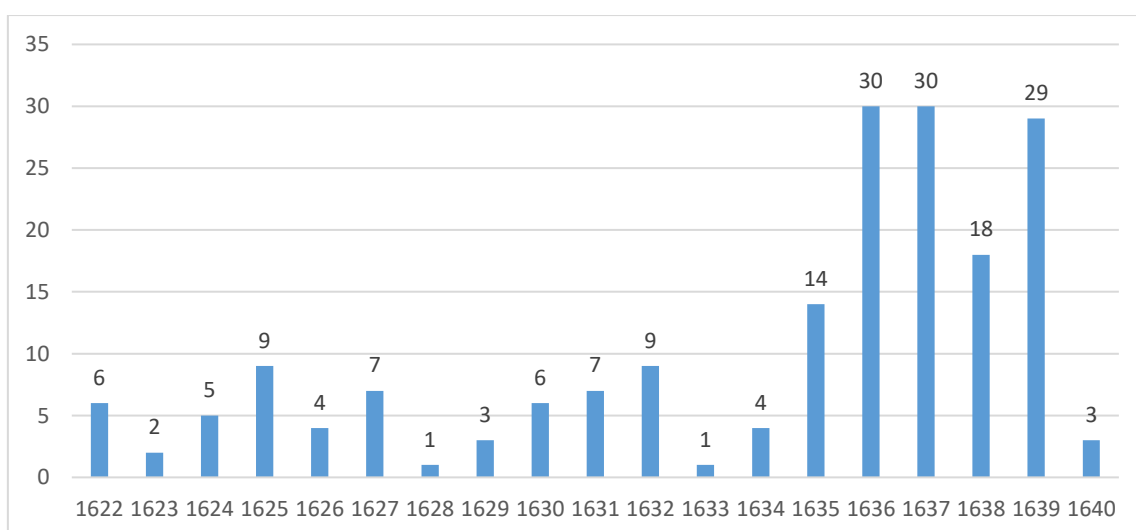
Gráfico 42- Ribeiras no Índico utilizadas na reparação naval no reinado de Filipe II



Apesar dos elevados números de registos, quando falamos das ribeiras utilizadas verificamos uma escassez na sua referenciação. Das referidas, verifica-se que Goa recebia o maior número de reparações face a Cochim, apesar de sabermos que os gastos de reparação em Goa eram maiores do que em Cochim.

O maior número de registos de reparação naval surge no reinado de Filipe III. Estamos perante as dissidências com os ingleses e com os holandeses, que em parte justificarão os números apresentados.

Gráfico 43- Processos de reparação naval no Índico no reinado de Filipe III



A partir de 1635 e até 1639 verifica-se um pico destes registos, coincidente com o pico na construção naval, muito marcado por uma maior incidência da presença holandesa. As armadas, nomeadamente de defesa, eram mais necessárias, e como tal havia que restaurar as embarcações existentes, para imediata entrada em ação, já que construir demorava mais tempo do que consertar. Em 1635 pedia-se mão de obra para Malaca, a fim de se repararem os navios que aí iam, de maneira a assegurar a manutenção da armada de alto bordo⁷⁰⁸. No mesmo ano, o vice-rei informava o rei que não iria consertar dois galeões e um patacho que estavam na ribeira de Panelim por estarem demasiado velhos⁷⁰⁹.

O vice-rei, em 1635, dizia ao rei que “para o negocio da expulsão dos olandeses da India, tenho relatado a vossa magestade como pela parte que me toca que he o da fabrica dos galeões e artilharia tenho dispostas as cousas em modo que quando chegar o termo dos vinte meses que he o em que os Ingrezes me dizem poderão estar aqui com seus doze galeões estarão os nossos aparelhados, (...), dos outros posto que velhos, sempre consertarei hum que he o que falta para o numero dos doze os quatro grandes averão de jugar cada hum a sessenta peças de artilharia os dous de trinta e oito ate quarenta, e os seis de 24 ate trinta, gente de mar e bombardeiros e inda soldados não tenho, e serão necessarios para esta armada pelo menos tres mil homens de mar e guerra, as cousas senhor estão dispostas para vossa magestade recuperar a india de huma vez, e sem o grande custo que fazem socorros miudos, que não lustrão nem com ele medramos”⁷¹⁰.

Ora, isto comprova que muitas vezes se recorria a velhas embarcações para as consertar, de maneira a compor as armadas, já que a falta de embarcações era elevada⁷¹¹.

⁷⁰⁸ “Carta de Filipe III para o vice-rei. Sobre as couzas de Malaca e do Sul. De 24 de Fevereiro de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 55-56.

⁷⁰⁹ “Carta do vice-rei Pêro da Silva para Filipe III. Sobre haver na India armada d’altobordo. De 18 de Dezembro de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 95-95v.

⁷¹⁰ “Carta do vice-rei a el-rei. De 9 de Fevereiro de 1635”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Assentos do Conselho do Estado”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1953, vol. 2, p. 529-532.

⁷¹¹ “Carta do vice-rei a el-rei. De 9 de Fevereiro de 1635”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Assentos do Conselho do Estado”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1953, vol. 2, p. 529-532.

Se continuarmos a analisar os restantes anos até 1640, são várias as informações de galeões e outro tipo de embarcações que se reparavam para comporem armadas. Por serem tão numerosos não se discriminam aqui todos os casos individualmente.

Para além das preocupações com o conserto das embarcações para as armadas, também havia a preocupação da reparação das naus da Carreira da Índia. Assim, em 1635, determinava-se que mal as naus da Carreira chegassem à Índia e fossem descarregadas, o vedor da fazenda, o patrão-mor e os oficiais da ribeira deveriam analisá-las, de forma a ver os consertos necessários. O rei pedia que esses consertos fossem rápidos e dentro do tempo previsto, para que partissem o mais rápido possível e quando o tempo o permitisse, já que as saídas tardias traziam grandes danos para a fazenda real e para os seus vassalos. “Feito isto procurareis logo saber a gente de guerra que chegou nestas naos, cabedaes que vão em dinheiro para o emprego da pimenta, salitre, e roupas pretas. E tendo ordenado na disposição e cobro de huma, e outra couza o que tiverdes por necessario descarregadas as naos, feita a descarga e entrega da enxarcia, mantimentos, vasilhas e do mais pertencente a minha fazenda, aos officiaes a que tocar, tratareis logo que o veedor de minha fazenda, patrão mor, e officiaes da Ribeira as visitem, e reconheção o estado em que chegarão, concertos, e obra de que tem necessidade para haverem de voltar a este Reyno muito bem concertadas, e que o que se houver de fazer, se tome entre maos trabalhando se com tal aplicação que estejam prestes quanto antes possa ser para que por este respeito não suceda dilatarse a sua partida hum caso hora, porque o muito em particular vos encomendo, e encarrego, he que assy nisto, como no mais em que for necessario entenderse para as naos haverem de partir nos últimos de Dezembro athe os primeiros de janeiro ao mais tardar se não perca tempo algum, por que sendo isto assy e muito importante para o bom sucesso da viagem, e se conseguir concertarse nesta parte esta navegação que por se desencontrar das monções, tem padecido nela minha fazenda e os vassalos desta Coroa

os grandes danos que são notórios, me haveis por muito bem servido de vos do cuidado que nisto puzerdes”⁷¹².

Em 1636, o rei pedia ao vice-rei que tivesse o máximo cuidado no reparo das naus que iam para o reino, fazendo com que fossem fortes, não sofressem com as tempestades e não fossem sobrecarregadas. Pedia que tivesse tudo o que fosse necessário para o seu apresto, implicando ter cabedal reservado para o seu conserto. Ao rei, o vice-rei respondeu que sem cabedal antecipado e sem as naus ficarem de um ano para o outro, não havia possibilidade de se proceder ao seu reparo⁷¹³.

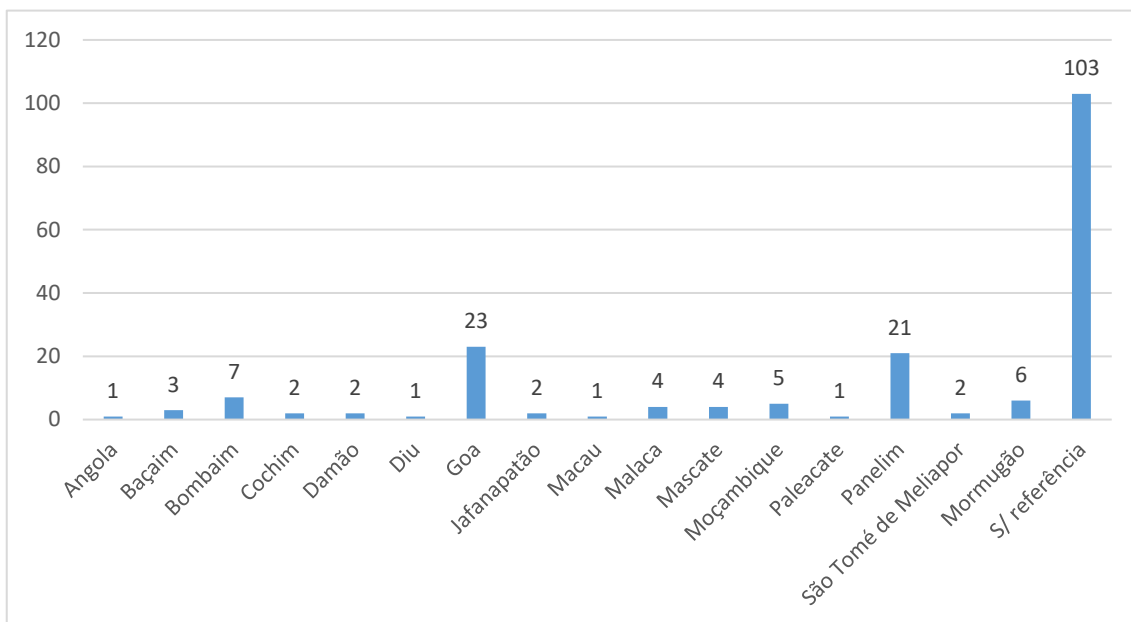
A nível das despesas com as embarcações, sabe-se que, por exemplo, que em 1621 se havia gasto no conserto da nau Paraíso, em Bombaim, cerca de 17 739 xerafins e 1 tanga. No ano seguinte, pagou Vicente Rodrigues pelo conserto da sua nau cerca de 4 779 xerafins. Em 1639, havia gasto com uma nau e vários elementos para o seu conserto cerca de 212 xerafins, 1 tanga e 14 reis, e no mesmo ano com outras duas naus, cerca de 12 200 xerafins, sendo que a nau Quitação havia gasto 4 200 xerafins e a nau Conceição cerca de 8 000 xerafins, por contrato⁷¹⁴.

⁷¹² “Sobre o regimento que se hade dar ás naos da torna viagem para o Reino. De 28 de Março de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 32, fl. 79-80.

⁷¹³ “Carta sobre o concerto das naos de viagem e não irem sobre carregadas. De 17 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 183-183v.

⁷¹⁴ “Diligências sobre o dinheiro dos cabedais da pimenta de sua magestade dos anos de 1621 ate 1633 em que corre pela companhia do comerssio. De 8 de Janeiro de 1639”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 359-369.

Gráfico 44- Ribeiras no Índico utilizadas na reparação naval no reinado de Filipe III



Em relação às ribeiras utilizadas, pode-se afirmar, ao observar o gráfico, que vários foram os locais utilizados para a reparação naval durante o reinado de Filipe III.

No entanto, havia locais que eram mais cómodos para a reparação naval que outros. Por exemplo, Bombaim, quer em 1622, quer em 1630, era visto como um espaço com maior comodidade para a reparação naval, por ter todos os materiais necessários ao aparelhamento das embarcações, e serem menores os custos de reparação⁷¹⁵. Em Panelim havia o problema do bicho (teredo) nas suas águas, que corroía os cascos dos navios, dando grande despesa. Todavia, é o local com mais registo de reparações a seguir à ribeira de Goa. Já em Mormugão, somente se consertava por grande necessidade ou quando se temia que as barras fossem fechar⁷¹⁶.

⁷¹⁵ “Narra a tormentosa viagem das naus partidas do Reino nem 1620, sob o comando de Nuno Álvares Botelho. Tinham ido arribar a Mombaça em cuja barra se perdera a nau Santo Amaro. A nau de Nuno Álvares Botelho não pudera entrar no porto de Goa e fora obrigada a abrigar-se em Bombaim, onde fora consertada. 18 de Fevereiro – 1622”, ANTT, Livro das Monções, Livro 15, fl. 204v, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 7, p. 408-409.

⁷¹⁶ “Bombaim he de todos o melhor sitio para a segurança dos galeões havendo ali um forte capaz. De 4 de dezembro de 1630”, Livro 14, fl. 14, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1253.

Em nota de síntese, são variadas as referências de ribeiras utilizadas na construção naval, sabendo que Goa, Baçaim e Cochim aparecem como as principais. No entanto, se fizermos o somatório das ribeiras do Norte, a saber, Diu, Damão, Baçaim e Chaul, estas assumem uma importância acrescida face a Goa.

Cochim foi a primeira ribeira a ser criada no Estado da Índia. Em 1505, o vice-rei informava o rei que em Cochim tinha feito uma ribeira grande e que o tráfego de naus era igualmente grande. Fizeram-se cadernais muito fortes, mas para continuar pedia ao rei que mandasse do reino mão de obra e materiais - “fiz huua terecena em que se encerrom as cousas de vosas naaos e he tamanho o trafeguo dellas que se espantaria Vosa Alteza de o ver. Fizemos cadernaes muito fortes pera enmaestear a nãão e mando fazer huum cabrestamte pera varar os navios que homem (?) põee fora se Vosa Alteza me mandase callafates e carpymteiros da Ribeira e estopa e breu seria mais voso serviço que cousa que de la posa vir e se viesse mestre de fazer naao pode la hyamos fazer camanha quisesemos e com mui pouqua custa”⁷¹⁷. Em 1506, Gaspar Pereira informava o rei que neste ano a ribeira de Cochim já estava acabada, tendo dela partido a primeira frota⁷¹⁸.

Ao longo dos tempos, Cochim foi perdendo importância, conforme Goa se tornou a capital do Estado e se mudou o local de carregamento e apresto das embarcações da Carreira da Índia, que chegavam e iam para Cochim ou para Goa. Contudo, Goa continuava dependente deste e de outros espaços para abastecimento de madeiras. Isto leva a considerar o papel que estas ribeiras tiveram na diacronia. Disso é exemplo Calecut. Devido a conflitos entre os portugueses e o Samorim de Calecut, esta posição foi perdida em 1525. Outras surgiram num período tardio, como é o caso de Panelim e Pangim, conforme as condições topográficas e morfológicas da barra assim o exigiram.

⁷¹⁷ “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, “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. XI (1975), p. 40-50.

⁷¹⁸ “Carta de Gaspar Pereira a El-Rei de Portugal. Cochim, a 11 de janeiro de 1506”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 5, doc. 70, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Índia, p. 40-44.

Goa era morfologicamente mais recuada da barra e com o seu assoreamento surgiram problemas de navegação. Consequentemente, foi-se abandonando Goa e instalando-se em Pangim, embora todos estes espaços fizessem parte da Ilha de Goa.

Goa parece ter se mantido em funcionamento, embora já muito deficitário, até 1640. 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 40⁷¹⁹.

Para além da geomorfologia do espaço, outros fatores parecem ter determinado a escolha do espaço de instalação das ribeiras, e um deles foi o fácil acesso a madeira e aos restantes componentes da construção naval.

Igualmente variadas sabe-se que foram as ribeiras utilizadas na reparação naval. Goa, Cochim e Panelim eram as principais ribeiras, não se tendo clara percepção se alguma delas estava destinada unicamente à Carreira da Índia ou se em todas se consertavam todo o tipo de embarcações. Em alguns casos, as atividades de construção e reparação naval parecem cruzar-se em espaços destinados às duas funções, enquanto outros se assumiam como dedicados a uma só função. É o caso de Mascate que, parece ter sido unicamente espaço de reparação, ou de São Tomé de Meliapor, ou das Molucas. Olhando para a Ilha de Goa, constatamos que Pangim estava dedicada à construção, enquanto Panelim e Goa realizavam as duas tarefas.

Verificam-se também queixas sobre a resolução de problemas com o invernar das naus da Carreira em Panelim, por ser muito atacadas pelo teredo, e serem os seus consertos mais demorosos e dispendiosos, tentando-se procurar, neste processo, outro espaço para as naus invernarem.

1.4. Órgãos e gestão dos estaleiros

⁷¹⁹ CORREIA, Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 134-135.

“A insuficiência de naus do Reino para a Carreira da Índia, atendendo às novas necessidades, tanto pelas perdas, como pelo fabrico reduzido na Ribeira de Lisboa, fez com que se procedesse à sua construção no Oriente. Cochim adaptava-se e podia perfeitamente colmatar a falta de navios, pela qualidade de madeiras de que o seu sertão era rico”⁷²⁰.

As obras de construção de Cochim haviam começado em 1505, sendo instalados os seus estaleiros num grande campo junto à praia⁷²¹, e terminado em 1506. Daí saiu a primeira frota aparelhada. Em 1548, o rei pedia ao rei de Cochim para construir umas casas perto da ribeira para serventia da mesma; mercê que lhe havia sido concedida pelo rei: “Vasco Nunez nos deu huma carta de vossa senhoria em que nos manda que lhe leixemos fazer humas casas em hum esteiro com a serventia pera a Ribeira. Nos lhe dissemos que fizesse tudo a sua vontade que eramos diso mui satisfeitos por servirmos e obedesermos ao que nos vossa senhoria manda e não auisemos olhar a necessidade que a cidade tem daquela serventia e ele e satisfeito e tem delo sua carta”⁷²². Dentro da ribeira de Cochim, o rei tinha um terreiro onde estava o armazém das munições e a fundição, para além de outro casario que estava muito danificado e que era necessário consertar⁷²³.

Outros estaleiros existiam e completavam o cenário que anteriormente apresentamos. É o caso de Sofala, que em 1517 já laborava e de onde se dizia que tinha boa carpintaria, melhor que a de Lisboa⁷²⁴.

⁷²⁰ CORREIA, Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 132-133.

⁷²¹ “Tombo do Estado da India. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-259.

⁷²² “Carta da cidade de Cochim para D. João de Castro. Cochim, 22 de março de 1548”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 480-484.

⁷²³ “Tombo do Estado da India. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-259.

⁷²⁴ “Carta de Cristovão de Távora, capitão e governador de Sofala e Moçambique, para el rei. Moçambique, 20 de Setembro de 1517”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 22, n.º 85, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 198-205.

Em 1518 afirmava-se que a ribeira de Moçambique havia sido criada para reparar as naus que vinham do reino e da Índia – “Tambem fui ao almazem desta fortaleza e nam tem mais que ho nome sendo tam necessario ave lo aqui muito bom e estar muito bem apercebido porque Moçambique nom serve doutra cousa nem se fez aqui a feitoria senam pera repairo das naos que vem envernar assi do Reino como da India. As cousas do Reino vossa alteza deve mandar pera ele estar como deve lhe mando tambem no item de fora. De breu e cairo perqua ho cuidado porque em meu tempo estara aqui sempre muito e assi todo ho tempo de João de Sa Pireira ouve diso mui bom provimento sem de Çofala pera isso lhe mandarem provisom mas ele por servir vossa alteza teve sempre muito bom cuidado como ho tem em todalas cousas de seu serviço⁷²⁵”.

O rei tinha outro espaço, o da ribeira de Chaul, onde por algum tempo não se fabricavam navios grandes, nem se varavam. Perante este cenário, os governadores acharam por bem que se deveria deixar a ribeira e dar as casas às pessoas – “Fortaleza de Chaul. E tem o dito senhor hum chão grande, da ffortaleza thé o esteiro que ,vay pera chaul de cima, de comprimento, e de largura da couraça athé o maar, o qual seruiro senpre de Ribeira e casas de munições de varação; e por aver já anos que se não varão, nem ffazem nauios grandes de sua Alteza na dita cidade, os gouernadores e capitais derão parte d'este chao ás pesoas abaixo decraradas: ffrancisco da cunha, sendo capitao, deu hum chao a aluareanes, mestre que ffoy da dila Ribeira, per hũa prouisão sua, a qual tem huma postila do gouernador Don João de crastro, que diz que sobesteja com o dilo chaõ sem trazer casas, athé ele ir á dila cidade. O governador marlim Affonso de sousa deu outro chaõ no mesmo luguar a ballesar ffernandcz, e a prouisão que tem estaa confirmada pelo gouernador don João de craslro, com decração que nom ffaça casas athé ele ir á dila cidade. Ffrancisco da cunha deu outro chão a francisco pimenta, em que fez hũas casas terreas, as quoaes vendeo a João correa, que as ora pesue, que estaõ junto com o posliguo. Mortim Affonso de sousa, sendo gouernador, deu outro

⁷²⁵ “Tratado da Carta de D. António da Silveira para el-rei. De 18 de Julho de 1518”, ANTT, Carta dos vice-reis da Índia, nº 13, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 538-573.

chão no mesmo lugar a antonio fernandes foiz dos orffaõs, que tem ffeito nele huns alicerces pera casas Terreas ao longuo do muro da couraça, e não acabou as casas por lhe irem os Veadores e Juizes á mão”⁷²⁶. Se verificarmos a distribuição das ribeiras compreendemos que a ribeira de Chaul foi mais utilizada no reinado de D. Manuel e D. João III, e somente se retorna a este espaço no reinado de Filipe I.

O facto de se pedir que se escolhesse as duas fustas melhores que havia na ribeira comprova a existência de uma ribeira em Baçaim, em 1547: “De Baçaim. Em Camara desta cidade por Antonio Coreia feitor nos foi dado carta de vossa senhoria com ha qual foi tanto nosso contentamento que certo se esta cidade tivera cem mil cruzados tantos gastra juntamente por seu serviço. E tem ela muita rezão ser assi porque de vosa senhoria tem recebidas mais merces que de todos os passados e ainda por outra via ela e todas as da India tem obrigação a vossa senhoria mais que a todos os passados porque alem de as todos fazer mais onra e merce acabou vossa senhoria o maior feito (...) Porem ela he tam pobre que nam pode servir salvo com esta sam vontade que tem pera servir vosa senhoria em esa aceite dela porqie verdadeiramente isto he o que em nosos corações fica em provido e nam outra cousa. /(...) Oferecendo se a darem e emprestarem todo o dinheiro que fosse necessario pera as fustas e embarcações que vossa senhoria manda pedir e em sua carta encomenda que se de pera a gente malavar que manda hir com Francisco Sequeira. Pelo que nos fomos ao feitor e lhe perguntamos se tinha necessidade de dinheiro pera as ditas fustas e embarcações e pera o que vossa senhoria encomenda o qual nos respondeo que vosa senhoria nam manfdava dar opresões ao povo e que nam avia mister dinheiro que pera o serviço do dito senhor tinha quanto hera necessario. E Francisco Marquez hum dos sobreditos se ofereceo loguo tanto que ouvio a dita carta pera hir como vai servir vosa senhoria com huma fusta nova muito honrada haparelhada de todo o necessario a sua custa e despesa e Manoel de Fonsequa pela mesma maneira vai servir com outra fusta pequena ligeira e vasco Lourenço da toda a despesa a sua custa e o dito Antonio Rabelo se foi oferecer ao feitor

⁷²⁶ “Tombo do Estado da India. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-259.

ouvidor e Francisco de Sequeira com dinheiro na mão dizendo que toma/ sem duas fustas as milhores que se achasem nesta ribeira pera embarcação da gente malavar e que ele queria pagar o frete e mantimentos e marinheiros e todo o necessario a sua custa e despesa por serviço de vossa senhoria. E parece que nam foi necessario embarcação pera a dita gente malavar porque vai ela repartida pelos navios acima declarados e por outros de moradores que la vão servir e pelos navios de Francisco de Sequeira e do Moricale hos quaes qua tambem trabalharam asaz por servir vossa senhoria em o ajuntar desta gente malavar e em todo. (...) E quando aos procuradores do povo a que tambem sua carta vem deregida eles a pediram e lhe foi dada, eles por si spreveem a vossa senhoria - per onde vera o que niso fezerão e outros navios de moradores vão la onde serão vistos por vosa senhoria - e se nam foram mais dos do que vão foi a causa ha defesa que ouve de fazer destes navios ligeiros de remo que são os que vosa senhoria a mister pera a guerra de Cambaia assi que ha cidade por sua carta fez o que pode com suas forças nam tedo nenhuma renda e pois mais nam pode. Aceite Vosa Senhoria dela o desejo que tem de servir”⁷²⁷.

As primeiras referências à ribeira de Goa aparecem em 1526, onde se refere que a terecena havia sido construída para fustas e galés à custa de João Rodrigues e João Dias, ficando a obra no valor de 4 600 pardaos em tangas. “(...) arrematou a dita empreitada aos ditos Jorge Dias e João Rodrigues na dita contia de quatro mil e seiscentos pardaos em tangas (...)/ duas casas de 40 palmos de vão de largura cada hua e de 150 palmos de comprido tambem cada hua. Os quais palmos serão de vara ou (...) e livaram 7 arcos por nave e os pilares seram de quatro palmos de longo e 6 de comprido e ficaram os arcos de 15 palmos de vao e assi seram as voltas dos arcos de tres palmos de grosura de parede em cima dos arcos. Avira mais quatro casa de cada banda das ditas duas casas grandes e seriam cada hum das ditas oito casa de largura de 30 palmos casa e de comprido 120 palmos da dita medida casa e cada casa leva pera nave seis arcos e de traves 7 cada casa e de pilar a pilar de traves avera hum arco atraves da casa pera

⁷²⁷ “Carta da cidade de Cochim para D. João de Castro. Cochim, 24 de setembro de 1547”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, tomo II, p. 382-385.

escusar trave e assi pera todos los pilares atraves e sobre estes arcos se armara ho madeiramente e em todas estas casas e nom vera mais que dous canas e no cabo das casas grandes amtre o repartimento delas e as pequenas e os pilares da banda de fora meterão os arcos deles 12 palmos pera cima e dai por diante os outros segundo de mandar a armação pera se trelhar e os pilares de toda esta obra sam 80 e os arcos sam 141 e leva mais 16 batarros (...) contia dos arcos que atravesam e as casa pela banda de fora a saber sete cada casa pequena da face de fora e obras que levam mais as casas grandes do que sobeja sera compridam pelas outras e estes botarros levarão fora da parede 8 palmos de gueso cada hum por botarro. E os pilares todos serem de pedra grande de duas em carro rija e a mais ferrenha que se achar e os arcos ande de ser de 3 pedras em carro. Hão se de madeirar as ditas 10 casas de boa madeira de marete e quinzal e ança e de ripa brava e telha portuguesa e as traves e frechais sejam de marete e os canos serem de bons telhois (...)/ bem cozidos e darão tudo por feito e acabado asi da dita pedraria como carpintaria e madeira e todo o mais (...) a sua custa e despesa da feitura deste contrato a um ano e meio primeiro seguinte e pelo dito preco e contia de quatro mil e seiscentos pardaos em tangas e sam com condicao que lhe seja dado dante mão ho terço deste dinheiro pera começarem a dita obra e soldo a livra dai em diante como forem fazendo a obra, e com condicao que se lhe dee no almazem do dito senhor dous candis de cairo da terra e 10 cruzados as 6 delas portuguesas e 4 canaris e dous que quintais de ferro tudo isto a custa desta nosso senhor e per ho trelado deste capitulo e contrato deles sera levado em conta ao almoxarife. Hos quais Joham Rodriguez e Jorge Dias aceitarão a dita arrematacam e a tomaram em si pera fazerem a obra prima em cima contratada a sua propria custa deles de toda pedra cal madeira per pergadura, telha e oficiais e todos o mais a dita obra necessario pera que de todo seja feita e acabada sem lhe faltar cousa alguma e a darão segura e ser perfeita e duradoira no ano e dia segundo o costume dempreitadas e lhe nom hade ser mais dado a custa do dito senhor que os ditos quatro mil e seiscentos pardaos em tangas. E eles empreiteiros se obrigarão per si e suas fazendas moveis e de rais a vidas e por aver seus soldos e ordenados a fazerem e acabarem assi a dita obra das taracenas como neste contrato he

contheudo (...) ⁷²⁸. Sabemos que a ribeira de Goa tinha todas as casas necessárias ao seu labor dentro dela, sendo bastantes, e estava devidamente cercada. Em 1545, o rei concedeu, como mercê, um chão ao lado da porta da ribeira à cidade de Goa, em troca do chão que foi das ferrarias para se instalar as lojas de recolhimento dos mantimentos ⁷²⁹.

Em 1552, o vedor da fazenda propôs ao rei que se criasse na ribeira de Goa uma grande terecena fechada e coberta para guardar a madeira, de forma que se evitasse os desvios da madeira que entrava na ribeira. E que, neste processo, o almoxarife a fizesse registrar e dar conta daquela que era gasta nas obras ⁷³⁰.

Em 1601, o Conde da Vidigueira havia construído umas terecenas para se recolherem no inverno os guardas que serviam nas armadas, querendo o rei saber se tinham benefício e onde se haviam construído. Para além disto, tinha ainda construído umas terecenas para guardar as galés que serviam no inverno, querendo, novamente, o rei saber se era conveniente esta construção e qual o local ⁷³¹.

Era-se da opinião que existisse na ribeira uma casa para assistência do vedor da fazenda e do escrivão, onde estariam os livros de onde eles davam despacho às armadas e à fazenda. Desta forma, não se corria o risco de se perderem os livros sempre que se mudava de vedor da fazenda. Igualmente, achava-se por bem que houvesse na ribeira oficinas, a casa do guarda-mor da ribeira e outras casas, que na verdade eram demasiado custosas. Todavia, em 1637 o vice-rei manifestou ao rei o inconveniente de a casa do vedor da fazenda estar na ribeira, porque em Goa não se sabia onde estavam

⁷²⁸ “Traslado do contrato da Taracena que se fez na Ribeira de Goa, para os galeões e fustas, com Jorge Dias e João Rodrigues.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 136, n.º 5.

⁷²⁹ “O que vai da casa do Mandovi até à porta da ribeira faz El-Rei merce dele à cidade de Goa em troca do outro chão das ferrarias, que de antes lhe tinham dado para fazer casas para recolhimento dos mantimento. De 10 de fevereiro de 1545”, Livro dos Privilegios da cidade de Goa, nº 38, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 2, p. 131-132.

⁷³⁰ “Carta de Manuel Nunes à Rainha de Portugal. Goa, 20 de dezembro de 1552”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 89, doc. 34, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 5, p. 287-301.

⁷³¹ “Carta régia de 1601 para o Vice-rei, Aires de Saldanha”, Livro das monções, nº 7, “Boletim Oficial do Governo da Índia”, nº 52 (1880), p. 309-364; “Carta Régia de 25 de Janeiro de 1601”, Livro das monções, nº 8, fl. 24, “Boletim Oficial do Governo da Índia”, nº 53 (1881), p. 6-69.

os papéis e os livros, além de não se poder verificar se o vedor cumpria os despachos diariamente⁷³². Para além destas casas existia ainda a Sala dos Bragas, que era o espaço dedicado à prisão dos degradados, onde havia um padre que recebia cerca de 12 mil reis por ano. Aqueles que se encontravam na Sala dos Bragas por vezes eram recrutados para trabalharem na ribeira e eram instruídos na fé cristã⁷³³. A estes podiam-se juntar qualquer pessoa que fosse descoberta em volta de feitiçaria e bruxaria⁷³⁴.

Junto à Sala dos Bragas ficava a porta pequena da ribeira e a porta grande ficava a par da ferraria: “a dita Ribeira terá hum porteiro da guarda da porta grande de dia que está a par de ferraria, o qual averá seu soldo e mantimento de homem de armas, se o for, ou de marinheiro, e alem disso averá trezentos e secenta reis por mez de mantimento” e “averá outro porteiro e guarda na outra porta piquina (sic), que está a par das Chagas e este tera seu soldo e mantimento de homem de armas ou de marinheiro, se o for, e porque anda nos homens do mar, se lhe faz conta a soldo de marinheiro, que são mil trezentos e secenta reis por mez, que fazem por anno dezaçeis mil trezentos e vinte reis”⁷³⁵.

⁷³² “Alvará por Fernão de Albuquerque sobre na Ribeira existir casa para o vedor da Fazenda. De 21 de outubro de 1621”, Livro 4º de alvaras, fol. 153v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1223-1225; “Sobre o estado das fortalezas da India, e das fortificações e provimento delas do termo da entrega que o Cond de Linhares selas fez, e vão todos os papéis que acuzo. De 15 de Fevereiro de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 1-8; “Carta sobre a administração da Fazenda Real; regimento que nela devia haver e mudança da Casa dela da Ribeira para a Fortaleza. De 18 de Novembro de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 42, fl. 46v-47v.

⁷³³ “Carta geral do Padre Lourenço Peres. Goa, 17 de dezembro de 1563”, BN, Fundo Geral, nº 4534, fl. 422-427v, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 9, p. 231-255.

⁷³⁴ “Ley que fez o senhor Viso Rey a petição do Concilio. 1567”, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 10, p. 405-413.

⁷³⁵ “Cristandade de Ormuz.”, ANTT, Coleção S. Vicente, X, 83, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 9, p. 551-600.

A ribeira de Goa era ainda provida de armazéns necessários ao seu funcionamento, como os armazéns para todo o género de munições, da Casa da Pólvora, e ainda da fundição de moedas de cobre, com a devida cunhagem de moeda⁷³⁶.

Em 1623 e em 1636 há um aumento do espaço da ribeira, o que aponta para uma máquina complexa e crescente em funcionamento. Em 1623, o vice-rei propunha ao rei a construção de terecenas para se colocar os navios da armada do rei, à qual o rei concedeu ordem para tal construção⁷³⁷. Já em 1636, o vice-rei tinha aumentado o espaço da ribeira onde estava a construir dois galeões. Tinha agora a ribeira de largura 36 braças craveiras de 10 palmos cada braça, e de comprimento cerca de 26 braças⁷³⁸.

Como afirma António Bocarro, em 1635, “tem esta cidade de Goa hua ribeira de sua magestade, que se chama Ribeira Grande, onde mora o veador da fazenda e estão os navios de remo que servem na armada, artelharia e fundição dela e ferraria, e dous almazens de provimentos de tudo o necessario as ditas embarcações.”⁷³⁹.

Ora, chegamos a um ponto essencial para a compreensão da ribeira de Goa – a ribeira de Goa estava dividida em duas, de um lado estava a ribeira grande, que temos vindo a falar, e do outro estava a ribeira das galés, vocacionada especificamente para as galés. Não se conseguiu apurar a data da criação desta ribeira, mas sabe-se que o primeiro registo encontrado remonta a 1582, onde se fala das despesas feitas com a ribeira⁷⁴⁰.

Segundo Francisco Pyrard de Laval, era “mui bem fechada toda ao redor, até muito avante pela agua dentro e se chama a Ribeira das galés, porque é o lugar onde estão as

⁷³⁶ “Relação de todo o estado da Índia Oriental”, ANTT, Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça, tomo 6F, fl. 1-18v; “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia Matias de Albuquerque. De 1591”, BFUP, Livro das Monções, Livro 2A, fl. 98-100; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 2-323-24: 4/4.

⁷³⁷ “De Sua Magestade em resposta a tres consultas de materias da India de que avisou o Vedor da Fazenda Nuno Vaz de Castel Branco. De 9 de Fevereiro de 1623”, AHU, Índia, caixa 7, doc. 86.

⁷³⁸ “Certidão em que se declara quais são os galeões da armada de que era general António Teles e onde se fizeram e em que tempo, e o estado em que ficaram os dois galeões novos quando o Conde de Linhares acabou de Vice Rei. De 23 de Julho de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 167-168.

⁷³⁹ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 160.

⁷⁴⁰ “Dos serviços que se fazem na terra firme”, PEREIRA, Carlos – “História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2, p. 253-254.

galés de Goa, que são do feitio das de Espanha e Itália, mas não há ali mais de tres ou quatro. Esta praça está mui bem construída e provida de tudo quanto é necessário assim para os mestres, oficiais e armamento das ditas galés, como os forçados, que todos ali estão, excepto alguns que há na prisão da Sala para serviço dela, os quaos não saem ao mar senão em caso da grande necessidade. As portas são guardadas por porteiros e ninguem ali entra sem ter lá negócio. O lugar é mui velo e espaçoso e o vice-rei desce pera ela por uma pequena porta do seu palácio, para dali embarcar sem ninguem o ver. A porta desta ribeira é proxima da grande porta da cidade, a qual está logo abaixo do palácio do vice-rei, todas as mercadorias que se embarcam nas naus e navios que vão para Portugal, ali se hão-de embarcar e o veador da fazenda tem ali uma pequena casa à borda de água, e vai e vem aos ditos navios para ver, tomar conta e registar tudo quanto se embarcar. Pagam-se tres por cento pelas fazendas que saem de Goa, mas concertando-se com ele, dá-se uma ninharia. Todos os cais são bem construídos e a maior parte tem degraus de pedra. Dali, entrando na cidade, à mão esquerda, estão os armazéns de guerra e boca, em grandes alojamentos em edificados e fechados”⁷⁴¹.

Em 1631, era entregue a sua exploração à Companhia das Índias Orientais Portuguesas sob a forma de mercê, juntamente com os seus armazéns, sendo exigido, pela Companhia, que tivesse os mesmos direitos que as restantes ribeiras. À Companhia também era entregue o privilégio de comprar o que fosse necessário para as suas naus, que estavam na ribeira, ao preço que o rei comprava as suas coisas⁷⁴².

Por volta de 1637, após a extinção da Companhia, em 1634, o vice-rei dizia ao rei que na sua opinião era importante não existir separação entre a ribeira grande e a ribeira das galés, de forma a ser possível vigiar melhor o que nelas se passava. Afirma que iria construir um muro, já que o chalé que existia no meio não permitia a união. O chalé era de Lourenço de Carvalho e o vice-rei tentou adquiri-lo. No entanto, o tribunal foi a favor

⁷⁴¹ “Viagem de Francisco Pyrard de Laval”. Porto: Livraria Civilização, 1944, vol. II, p. 39.

⁷⁴² “Para o Conde de Lingares Vizorrey da India. De 31 de Março de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 28, fl. 20; “Para o Conde de Linhares Visorrey da India. De 31 de Março de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 28, fl. 32.

de Lourenço de Carvalho, obrigando o vice-rei a construir um murro de forma a eliminar os descaminhos de materiais e artilharia que existiam nas duas ribeiras⁷⁴³.

De maneira a controlar os descaminhos, o rei achava que se devia ter um olheiro a controlar tudo o que se passava na ribeira. Teria casa na ribeira para controlar e registar num caderno tudo o que entrava e saía das ribeiras. Receberia de ordenado cerca de 10 mil contos (10000 000 reis)⁷⁴⁴.

Já o almoxarife da ribeira tinha a obrigação, juntamente com o escrivão da feitoria, de visitar as obras que se faziam nas ribeiras, de forma a evitar os furtos, os danos ou os enganar nos processos de construção e reparação naval⁷⁴⁵. Com o vice-rei andavam, ainda, contínuos embarcados em manchuas da ribeira que supervisionavam tudo o que acontecia nestes espaços⁷⁴⁶.

“Entre a cidade e a borda do rio há três grandes praças ao longo da água, separadas entre si e fechadas com bons muros, que se continuam com os da cidade e entram muito pelo rio dentro, de sorte que se não pode entrar nelas nem sair senão pelas portas (onde os porteiros apalpa toda a gente) ou por água, em bateis. A primeira destas praças, que se encontra quando se chega à cidade vindo do mar da banda do ocidente, é a maior e mais rica e lhe chamam Ribeira grande (porque eles chamam a estas praças ribeiras e dela se entra na cidade por duas portas. É mui bem ordenada e tem alguns terraplenos e tranqueiras com artilharia para defender o rio. Quem ali governa é o veador ou vedor da fazenda, que tem nela belos e fortes

⁷⁴³ “Carta sobre o achem que se incorporou na Ribeira e chale de Lourenço Carvalho. De 7 de Março de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 523; “Carta sobre o ser conveniente unir-se a Ribeira dos navios de sua majestade com a das galés para haver menos descaminhos. De 7 de Março de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 118.

⁷⁴⁴ “Livro em que se registão todos os assentos dos conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama 1622”, BA, cod. 51-VII-12.

⁷⁴⁵ “Regimento que o Governador Dioguo Lopez de Sequeira deixou a Ruy de Mello, Capitão desta cidade, e officiaes da feitoria. De 1519”, Livro de registos antigos no cartorio da Fazenda de Goa, fl. 84, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 17-27; “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

⁷⁴⁶ “Sobre o desacato que se fez ao Conde de Linhares sendo ainda o Visorrey, e vay a devaca que se tirou do cazo. De 15 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 268-268v.

aposentos, nos quais há uma porta do lado da cidade e outra do lado do rio; e só ele tem este privilégio; e todas estas portas ficam fechadas de noite, não por temor do inimigo, mas dos ladroes da cidade. Este veador é o intendente de todos os negócios da fazenda e de tudo quanto em Goa se faz assim no que toca à guerra e armadas, como a todos os outros negócios, porque é ele a segunda pessoa abaixo do vice-rei. Defronte dos aposentos do veador na mesma praça há uma bela igreja da invocação das Cinco Chagas, bem e ricamente ornada e nela há dois padres somente. No adro desta igreja ha um espaço bem fechado com grades, onde todos os dias o dito veador e mais oficiais del rei estão sentados ao redor de uma mesa para despacho de todos os negócios que ocorrem. Porque todos esses oficiais e principalmente os que têm a cargo os negócios do apercebimento das armadas, moram ali; e todos os aposentos e edificios pertencem ao rei e aos oficiais moram ali enquanto servem seus cargos. É nesta ribeira ou praça que se bate a moeda, que se funde a artilharia e outras ferragens proprias para os navios das armadas e dos mercadores. É maravilhoso o numero de artificies que ali trabalham em toda a sorte de obras, sem guardar festas nem domingos, dizendo que é/ para serviço de el-rei e cada uma destas oficinas tem um mestre principal a qual sobre o nome do oficio acrescentam a designação de mor, o qual é portugues e tem só por obrigação mandar aos oficiais da sua arte, como carpinteiros, ferreiros, patroões, calafates, bombardeiros, fundidores, e outros, que são índios pela maior parte. Recebem pagamento aos domingos pela manhã e nesse dia trabalham só de tarde. É a mais bela coisa do mundo ver o grande numero de navios que ai ha, assim no porto, como varados em terra. É tambem ali que se agasalham os elefantes quando os há em Goa, mas quando eu ali estava não os havia. E é de notar que todos os oficiais mores têm seus lugares deputedos para recolher e arrecadar as obras e utensílios próprios de seu oficio; e há outos lugares para os artifices e trabalhadores. Todos estes aposentos são de aboboda de pedra e bem fabricados por causa dos fogos. O veador da sua varanda vê de um cabo ao outros tudo o que se faz, assim nesta praça, como no rio e cada noite há pes de castelo que fazem guarda e as sentinelas bradam e respondem umas às outas, tudo isto pelo receio que têm de que se lance fogo aos navios, que são muitos, assim de Portugal como da Índia. Estes homens que fazem guarda são indios ou cristaos e são

chamados naiques. São numerosos e revezam-se todos os dias; e servem para cumprir os mandados do veador, levar os seus recados e outros serviços, como entre nós os sergens ou bedeaux. Todos os artificios são contados duas vezes ao dia e há um contador que lhe faz pagamento e um apontador que os vigia e aponta, de maneira que se lhes desconta todos o tempo que não trabalham. Mas há nisto muitos abusos, pois se o contador e o apontador querem, dão na conta quantos lhes apraz. O pagamento faz-se-lhes em público, salvo sendo soma grossa, que se paga à parte. É neste mesmo lugar que está a prisão denominada a Sala, onde eu estive e a ela envia o veador toda a qualidade de pessoas que são da sua obediência. Este veador tem dois meirinhos e um escrivão. Todos estes oficiais se concertam mui bem para roubar a gente. Tem o veador uma pequena galeota, das que se chamam manchuas, mui bem coberta e que el-rei lha paga para ir e vir aos navios ou a outra qualquer parte do mar e ha nela somente oito ou nove homens para a navegar. (...) Mas tornando ao veador, não há em Goa ninguem, abaixo do vice-rei, que possa fazer maior bolsa e roubar tanto como ele. Porque tudo quanto sobeja nos navios que vêm de Portugal e de todas as demais partes, assim em mantimentos, como utensilios e outras coisas, tudo isto em mantimentos, como utensilios e outras coisasm tudo istos lhe fica na mão e usa dele como muito bem lhe apraz, porque quando novamente se hão-de prover as armadas, é mister dar-lhes novos mantimentos, munições e utensilios, no que ele pode roubar ainda mais, pois por um soldo de despesa se poem dois. E o vicerei e ele se consertam muito bem, porque pouco importa que o vicerei ordene pagamentos ou merces por escrito; o veador nada paga se não vê um certo sinal na assinatura, ou sem que o vice-rei lho mande dizer de boca, e o mesmo faz o tesoureiro. E note-se que, para pagamentos, é mister que muitos intervenham, mas para as despesas e suprimentos das armadas, e para tomar conta do que delas sobeja, só toca ao vedor da fazenda. Às duas portas desta praça ou ribeira, os porteiros e guardas, sempre vigilantes, não deixam sair ou entrar pessoa alguma sem a apalparem para ver se leva alguma coisa roubada; e não se fazem ali embarques de coisa alguma, salvo se pertence a el-rei ou aos ditos oficiaes. É esta praça muito comprida e

larga, mas quatro vezes mais comprida que larga, e a largura é de perto de duzentos passos. Toda ela esta recheada de grandes riquezas pertencentes a el-rei”⁷⁴⁷.

Havia alguns problemas que o rei e o vice-rei tinham que resolver e um deles era o desvio dos materiais dedicados às embarcações régias. Faziam-se navios para dar aos fidalgos em mercê e depois não havia provimentos e navios para as armadas. Em consequência, faltava material para construir e reparar as embarcações régias, sendo muitas as queixas que se faziam ao vice-rei. As coisas eram levadas e o patrão-mor assinava de cruz todos os gastos que se fazia, sendo demasiado para a fazenda real⁷⁴⁸.

Para além dos desvios dos materiais dos armazéns, a que se junta o roubo de artilharia, e consequentemente, as devassas que o rei exigia que se realizassem⁷⁴⁹, havia o roubo de fazenda e o aproveitamento do dinheiro destinado às férias dos oficiais para fins indevidos, como a construção de casas, palmares e hortas⁷⁵⁰. Por estas razões, o rei determinou que houvesse duas chaves nos armazéns de maneira que não houvesse roubo na fazenda e os materiais que chegassem não fossem roubados e colocados em despesa⁷⁵¹.

⁷⁴⁷ “Viagem de Francisco Pyrard de Laval”. Porto: Livraria Civilização, 1944, vol. II, p. 34-37.

⁷⁴⁸ “Relação de 1568”, WICKI, José – Duas relações sobre a situação da Índia portuguesa nos anos de 1568 e 1569. “Stvdia”, nº 8 (1961), separata, p. 138-183; “Apontamentos do Arcebispo de Goa Dom Jorge Temudo pera el-rei Nosso Senhor”, WICKI, José – Duas relações sobre a situação da Índia portuguesa nos anos de 1568 e 1569. “Stvdia”, nº 8 (1961), separata, p. 184-220; “Auto de testamento ordenado em Goa por D. João de Castro ao ouvidor geral D. Simão Martins para averiguar do estado dos armazéns e arsenal de Goa. De 1546”, BN, Mss. 199, nº 151, fl. 1-11.

⁷⁴⁹ “Carta para que se sentenciasse a causa sobre a devassa que se tirou das peças de artilharia que se furtaram. De 20 de Abril de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 28, fl. 272; “Carta sobre a precisão de hum provedor dos armazéns na ribeira daquele estado. De 27 de Novembro de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 40, fl. 122-123v.

⁷⁵⁰ “Carta de Lucas Veiga ao Rei na qual dá conta das suas dificuldades e trabalhos como guarda-mor da Ribeira de Goa. De 7 de Novembro de 1540”, ANTT, Gavetas, Gav. 16, mç. 3, n.º 6B, “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. VI (1967), p. 360-367.

⁷⁵¹ “Alvará por Fernão de Albuquerque sobre se evitar os descaminhos na Ribeira. De 25 de outubro de 1621”, Livro 4º de alvarás, fl. 152v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1225-1226.

2. Matérias-primas

A escassez de madeira no reino constituiu um dos fortes incentivos para despertar a produção naval no Estado da Índia. Nos finais do século XVI e inícios do XVII verificou-se uma crise dos recursos florestais em Portugal, que conduziu a uma crise energética. Estabeleceram-se medidas de proteção florestal, como a “Lei das Árvores”⁷⁵² de 1565, que encarregava os municípios de reflorestarem os seus territórios e de plantarem árvores em terrenos baldios, ou a “Lei que proíbe cortar sobreiros”⁷⁵³, de 1583⁷⁵⁴. Em finais de Quinhentos, o rei lamentava a falta de embarcações para a Carreira da Índia e em simultâneo, a falta de madeira – matéria-prima primordial no processo de construção naval. Neste contexto, urge a produção naval na Índia pela facilidade em obter madeira, bem como pela sua elevada qualidade, a par das suas qualidades de resistência e durabilidade⁷⁵⁵.

As características das águas do Índico exigiam a construção de embarcações com madeiras de elevada resistência, devido à elevada concentração de teredo que deteriorava os cascos. Fernando de Oliveira era da opinião que as embarcações deveriam ser construídas em função do local a que se destinavam, já que as madeiras autóctones estavam adaptadas ao ambiente local⁷⁵⁶.

⁷⁵² LIÃO, Duarte Nunes do – “Leis extravagantes e reportório das ordenações”. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, Título XVII, p. 162-169.

⁷⁵³ BN, cod. 6897//9.

⁷⁵⁴ Para mais informar acerca desta questão vide: OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM, Edições Afrontamento, 2017, p. 80-82; 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. 292; DEVY-VARETA, Nicole – Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, vol. 1 (1986), p. 5-37. Disponível em <http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD45Q2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKUID7GBQX1S8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL&service_type=MEDIA>.

⁷⁵⁵ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 123-124; CORREIA, José Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 132-133.

⁷⁵⁶ OLIVEIRA, Fernando – Liuro da fabrica das naos. In MENDONÇA, Henrique Lopes de – “O Padre Fernando Oliveira e a Sua Obra Náutica. Memória, compreendendo um estudo biográfico sobre o afamado grammatico e nautographo, e a primeira reproducção typographicado seu tratado inédito Livro da Fabrica das Naus”. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1898.

As embarcações nativas da Índia utilizavam madeiras duras, retiradas das florestas tropicais mais próximas. No entanto, havia uma escolha cuidada do tipo de madeira a utilizar para os diferentes componentes das embarcações. No reino, esta técnica era igualmente utilizada, já que Fernando de Oliveira explicitamente indicava que o casco deveria ter um tipo de madeira mais apropriada, e os restantes componentes, outro tipo de madeira⁷⁵⁷. As questões económicas no processo de construção naval eram também tidas em conta, mas a estabilidade, a durabilidade, além da capacidade de navegar num clima tropical superavam as questões económicas⁷⁵⁸.

Os barcos tradicionais de Beypor, em Calecut, recorriam à floresta Nilampur para obter a sua matéria-prima, e Bombaim recorria à floresta de Thana. De entre os variados tipos de madeira que existiam na Índia, os carpinteiros de Beypor utilizavam madeiras como Karimarthu, Karikava, Benteak, Palvu, Pali, Puna, Teca, Ayini e Cini⁷⁵⁹.

Para o processo de escolha e corte de madeira, era, em primeiro lugar, importante definir o tamanho da embarcação a construir. De seguida, os carpinteiros iam com o *muppan*, uma espécie de ancião, para as florestas mais profundas, a fim de identificar a melhor madeira para cortar. O corte da madeira era feito uma vez ao ano, numa estação própria e dependia do ciclo lunar. A madeira a cortar deveria estar madura, pois não estando, dificultava o trabalho, podendo apodrecer ou abrir.

A maturidade das árvores estava dependente do sol. O sol aquecia a árvore no início da primavera e no verão. Durante o outono, as madeiras esfriavam, devido à menor incidência solar. Assim, o outono e o inverno eram considerados os períodos mais adequados para o corte das árvores. Nem todas as árvores amadureciam ao mesmo

⁷⁵⁷ 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; CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 124.

⁷⁵⁸ 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. 13.

⁷⁵⁹ 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. 13; MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 32.

tempo e esse amadurecimento era mais rápido nas zonas quentes do que nas zonas frias.

A melhor altura para o corte era depois de darem fruto, altura em que as árvores estavam na sua maior força, para se preparar para produzir um novo fruto. O movimento da lua também influenciava a qualidade das madeiras e o ciclo de vida das árvores. O aumento e diminuição da sua humidade dependia da luz que recebiam da lua. Os especialistas recomendavam que, durante dezembro e janeiro, o declínio da lua devia ser observado e a madeira devia ser cortada naquele momento. A madeira para a construção naval devia ser cortada no minguante da lua durante dois meses mais perto do inverno, um antes do seu início e outro depois de se ter iniciado⁷⁶⁰. Para além disso, o mestre carpinteiro procurava a madeira que fosse específica para um determinado componente, que correspondesse ao comprimento desejado e que fosse ao encontro da curvatura e outras qualidades da embarcação. A madeira tinha de estar isenta de defeitos físicos e de crescimento, sobretudo nas partes de extração⁷⁶¹.

Os componentes mais exigentes em termos da especificidade da madeira eram a quilha, os postes, os postes da proa, as costelas inferiores, as pranchas laterais, as vigas transversais, os mastros e as longarins, que permaneciam sempre debaixo de água. Para a quilha, as madeiras ideais eram a Vembu, Ilupai, Punnai e Naval⁷⁶².

Para o seu transporte recorria-se ao uso de elefantes machos que colocavam a madeira cortada no *mara elu*, uma espécie de trilho de madeira, criado por Naikan e Paniya, que encaminha a madeira até aos locais de construção. As árvores eram arrastadas pelos elefantes até aos rios, onde flutuavam. Este meio de transporte foi designado por *therappam*. Às vezes, para ajudar a flutuar estas madeiras, recorria-se ao

⁷⁶⁰ MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 32; MARTINS, Xavier – “Portuguese shipping and shipbuilding in Goa, 1510-1780”. Tese de doutoramento. [s.l.], 1994, p. 125-126.

⁷⁶¹ 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. 14-15.

⁷⁶² 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. 15.

uso de canoas, impulsionando com remos ou varas. Já na costa de Leste do subcontinente indiano, o transporte era feito em carros de bois, especialmente projetados, com rodas de diâmetro maiores do que o normal⁷⁶³.

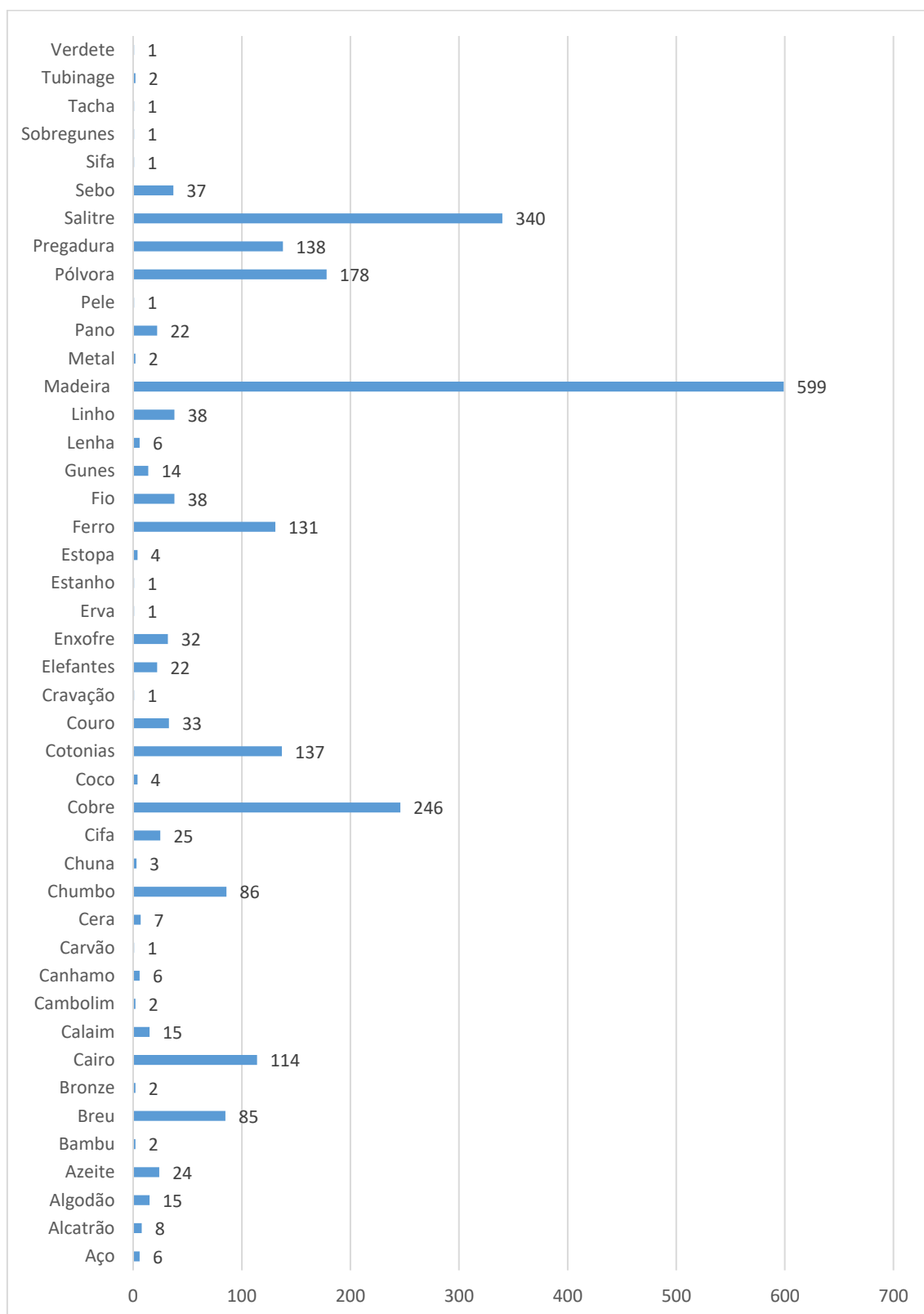
Em 1515, no reinado de D. Manuel, temos notícia de que se ordenava o pagamento de cerca de 2 paras de arroz para mantimento dos negros, que iam numa barca à serra de Cochim buscar madeira. “Alvaro lopez almoxarife dos mantimentos desta fortaleza de cochim per este vos mando que des a certos homens que vieram de malaqua e daqui mando nesta atalaia per mandado do senhor capitão mor pera goa vinte e cinco para daroz e duas chodenas de manteigua pera seu mantimento e mais dares pera mantimento dos negros que daqui vão na barca a sera por madeira dous para daroz e per este e asento do escrivam de voso cargo que tudo vera dar vos sera levado em conta”⁷⁶⁴. Outra ordem determinava que aos malabares que iam cortar madeira também se deveria pagar o seu mantimento⁷⁶⁵.

⁷⁶³ MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 33; 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. 14.

⁷⁶⁴ “Idem do mesmo ao dito almoxarife para dar aos homens que vierem de Malaca e vão a Goa por ordem do Capitão mor arroz e manteiga; e aos begros que vão numa barca para trazerem madeira da serra dois paras d arroz. De 3 de Março de 1515”, 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. 6, p. 253.

⁷⁶⁵ “Idem de Pero Mascarenhas, capitão de Cochim, ao respectivo almoxarife dos mantimentos Alvaro Lopes, para dar a Fernão d Almeida, almoxarife do armazem, qua vai à serra comprar madeira para a nau e galés oito paras d arroz para os malabares que vam com elle. De 30 de Janeiro de 1515”, 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. 6, p. 225.

Gráfico 45- Matérias-primas registadas



A abundância e a qualidade de madeira existente na Índia foram importantes para os portugueses e determinaram, ou pelo menos influenciaram fortemente, a fixação dos seus estaleiros navais. Por isso, a madeira foi a matéria-prima mais registada na documentação, quer remetendo para questões de corte de madeira e aquisição da mesma, quer de envio para o reino. Devassas sobre roubos de madeira ou de componentes em madeira eram também frequentes. Os carpinteiros que se dedicavam à construção naval em Portugal e na Índia estavam aconselhados, pelos arquitetos navais, a darem mais atenção à qualidade da madeira a utilizar, do que às respetivas espécies. Para as molduras, a madeira deveria ser forte e para as tábuas devia ser flexível e sólida. Para isso, era importante que a madeira fosse sã e livre de nós. Por outro lado, os carpinteiros portugueses tinham que confiar nos conhecimentos e nas matérias-primas locais, onde o navio ia ser construído⁷⁶⁶.

Durante o reinado de D. Manuel, tomou-se conhecimento da existência de Cação, a cerca de duas léguas de Malaca, onde a madeira era infinita e tão direita que permitia fazer embarcações em Malaca: “Os sobrados sam muito altos, de muito formosas traves e tavoado, que tenho qua descoberto Galiza e Biscaya em tavoado, em hum lugar, duas legoas de Malaca, que chamam Caçam, que ha madeira infinita tam direita que se vam ao ceo; sey que avera Vosa Merçe prazer de ver tam formosa madeira que se podem aqui fazer naos e navios e carraquas pela infinidade de madeira; e com a que emmadeirey a torre, he direita, de tavoado que toma de huma banda a outra, e mandey solhar os sobrados de meio fio”⁷⁶⁷. Igualmente elogiava-se a madeira de Mombaça, sendo ela de elevada qualidade⁷⁶⁸.

⁷⁶⁶ MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 110-111.

⁷⁶⁷ “Carta de Rui de Brito Patalim a D. Afonso de Albuquerque. Malaca, 6 de janeiro de 1514”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 14, doc. 52, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 41-65.

⁷⁶⁸ “Descrição da situação, costume, e produtos de alguns lugares de África. De 1518”, Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 3,016, fls. 1-6, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 354-371.

Em 1509, Diogo Alvares tomou conhecimento que André Dias tinha pedido madeira ao rei de Cochim para uma nau para o rei de Portugal⁷⁶⁹. Esta evidência prova o reconhecimento que o rei tinha da qualidade da madeira da Índia e a necessidade que dela tinha. Semelhante reconhecimento é feito no reinado de D. João III quando se afirma que a madeira de Cochim era a melhor para ser aplicada na construção: “Eu ei por muito mais barato, e serviço delrei nosso senhor ququando se aqui ouverem de fazer de novo quaesquer navios, darse por contrato as madeiras e liações pera eles necessarias em preguão a officiaes e pesoas que aqui ha portuguezes e da terra que niso folgarão de entender, que compraremse, e trazeremse, e cortaremse por dinheiro e jornaes, ququando se acontecer que se aja de fazer os ditos navios lembraio ao feitor, e ajudai nisso todo o que poderdes, e pela sobredita maneira se ajão quaesquer outras madeiras que necessarias forem, e porem a obra de qualquer navio em Cochim he mais conveniente, e melhor madeira”⁷⁷⁰.

Em 1557, ordenava-se o corte de madeira de Baçaim e de Chaul, para se fazerem três ou quatro galés, o que comprova que se tinha alargado o leque de espaços onde se poderia buscar madeira⁷⁷¹. Ceilão, em 1548, já era reconhecido como um espaço de abundante madeira para a construção: “Em Ceilão se pode haver quomtos mastos e verguas quiserem pera gualeões, gualés, e navios e todo outros que se ouverem mister, de ouna e cherepuna, que hé a melhor casta deles que se acha e assim á toda sorte de madeira e tavoado em grande abundancia”⁷⁷². Tais reconhecimentos aconteceram com Balaguete e Bisnaguá, no mesmo ano: “Emformação de Rui Gomçalvez de Caminha

⁷⁶⁹ “Inquirição mandada fazer por Jorge Barreto, capitão da fortaleza de Cochim, ácerca de uma nau que o dito capitão mandara construir, e pelo que era acusado de despredício e falta de zelo pelo serviço real. De 22 de fevereiro de 1509”, 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. 2, p. 430-439.

⁷⁷⁰ “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

⁷⁷¹ “Carta do Governador Francisco Barreto a El-Rei. Baçaim, 6 de janeiro de 1557”, ANTT, Gavetas, Gav. 15, mç. 9, nº28, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 6, p. 167-187.

⁷⁷² “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

sobre os mantimentos, ferro e outras muitas cousas que vem a Goa. Balaguete. Madeira há hi tão bem muita e perto desta cidade; e em outras partes que são portos del rei de Bisnaguá há muita mais e melhor, como abaixo nas cousas de Bisnaguá direi”⁷⁷³. Os relatos da qualidade da madeira e o seu custo reduzido aplicavam-se também em Onor, Merjeu e Ancolá⁷⁷⁴.

No período de D. Sebastião considerava-se que Cochim, Coulão e Cranganor eram os melhores locais para se construir navios para as armadas, por terem a melhor madeira⁷⁷⁵. Cochim continua a ser um espaço de eleição, no reinado de Filipe II, ao determinar-se que se fizessem aí naus por ser a madeira melhor, a ligação mais forte, e por ter mais disponibilidade de componentes necessários que outros estaleiros⁷⁷⁶.

Moçambique era outra região onde a madeira era considerada de boa qualidade, segundo relatos de 1600. No entanto, o avanço islâmico para esses territórios comprometia a construção naval portuguesa, já que interferiam com as bacias de madeira existentes⁷⁷⁷.

Segundo António Bocarro, a ilha de Luabo era um ótimo lugar para fazer pequenas embarcações, como almadias e pangaios⁷⁷⁸, Pemba tinha muitos palmares e madeira que dava para fazer embarcações⁷⁷⁹, tal como Zanzibar⁷⁸⁰, e Monfia tinha tanta madeira boa que permitia fazer uma embarcação através de uma só peça⁷⁸¹. Pelo contrário,

⁷⁷³ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁷⁷⁴ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁷⁷⁵ “Relação de 1568”, WICKI, José – Duas relações sobre a situação da Índia portuguesa nos anos de 1568 e 1569. “Stvdia”, nº 8 (1961), separata, p. 138-183.

⁷⁷⁶ “El-Rey ordena que se façam cada anno duas naus na India. De 2 de abril de 1615”, Livro 2º de alvarás, fl. 292v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1074-1076.

⁷⁷⁷ “Carta Régia de 1600”, Livro das Monções, nº 7, fl. 18, “Boletim Oficial do Governo da India”, nº 52 (1880), p. 239.

⁷⁷⁸ BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 18.

⁷⁷⁹ BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 42.

⁷⁸⁰ BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 41.

⁷⁸¹ BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 41.

achava que Batecalou, apesar de ter muita madeira, não era o melhor local para a construção de embarcações⁷⁸².

Há um período, nomeadamente no reinado de Filipe II, em que se verifica uma ausência da procura de madeira em Baçaim, porque, devido à guerra, as madeiras não eram cortadas⁷⁸³. Isto implicava falta de matéria-prima para a feitura de embarcações.

Os tipos de madeiras utilizados pelos portugueses na Índia foram variados, como se pode ver pelo gráfico 46, sendo a teca e a jaca as mais utilizadas. Quanto ao seu uso, somente se sabe que a teca e a angelim eram utilizadas para tabuado do costado, tabuado de meio costado, tabuado de forro, tábuas de tabique, entre outros componentes.

A teca era a madeira por excelência da Índia, devido à sua dureza e durabilidade. Era originária do Norte, sobretudo de Baçaim e Damão, e de Canará⁷⁸⁴. A Jaca é hoje conhecida como Jaqueira e era uma árvore de grandes dimensões, não se sabendo a sua proveniência.

As referências que temos ao pau preto remetem a sua origem para o Ceilão, Moçambique, Malaca e para a China. Era enviado da Índia para o reino, onde era vendido a troco de ferro, que faltava no Estado da Índia⁷⁸⁵. Em torno do pau preto surgem algumas questões quanto à sua proveniência, já que esta espécie sempre se relacionou com o Brasil, embora seja claro na documentação a presença de pau preto na Índia.

Angelim era a madeira mais valiosa e originária do Malabar. O pau de Puna era do Oriente, mas também se podia encontrar na costa ocidental africana, e era utilizado essencialmente na produção de mastros e vergas. Já o pau da China era, como o nome

⁷⁸² BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 237.

⁷⁸³ “Sobre a construção de naos e provimento do vedor e feitor para Cochim. De 28 de Dezembro de 1616”, Livro das Monções, nº 12, “Boletim Oficial do Governo da Índia”, nº 1 (1884), p. 52.

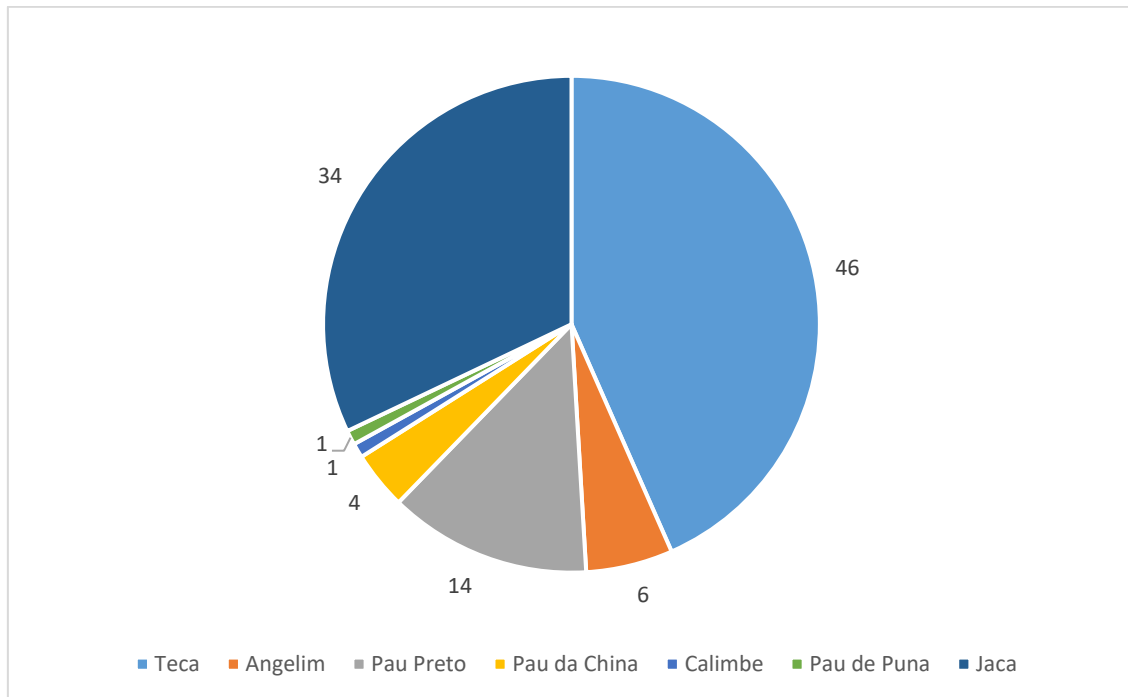
⁷⁸⁴ ARUNACHALAM, B. – Timber traditions in Indian Boat Technology. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 12-19.

⁷⁸⁵ “Carta sobre a renda de certa quantidade de pau preto empregando-se o procedido dele em ferro para as armadas. De 22 de Fevereiro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 36, fl. 191.

indica, originário da China, onde era adquirido, por conta da fazenda real, sendo depois vendido ou enviado para o Japão.

Calime era uma espécie de madeira utilizada para tábuas de madeira.

Gráfico 46- Tipos de madeiras utilizadas – registos



A aquisição da madeira era feita sobretudo por meio de particulares, sob regime de contrato, por conta da fazenda real. Logo no reinado manuelino, em 1509, pedia-se a um particular, neste caso a Jane Eanes, carpinteiro, para se tomar da sua madeira aquela que fosse necessária para a construção de navios para o rei⁷⁸⁶. Com D. João III assistimos a uma transformação na forma como era adquirida a madeira. Em 1526, estipulava-se que quando houvesse um navio para construir na ribeira de Goa, a madeira e a ligação deviam ser compradas em forma de contrato sob pregão, a que se podiam candidatar os oficiais e as pessoas portuguesas que lá viviam. Anos depois, em 1549, o governador

⁷⁸⁶ “Inquirição mandada fazer por Jorge Barreto, capitão da fortaleza de Cochim, ácerca de uma nau que o dito capitão mandara construir, e pelo que era accusado de despredício e falto de zelo pelo serviço real. De 22 de fevereiro de 1509”, 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. 2, p. 430-439.

da Índia concedia a Francisco Lima, capitão de Goa, a possibilidade de contratar com quem quisesse a madeira que fosse necessária para toda a obra da ribeira de Goa⁷⁸⁷. E em 1554, estabelecia-se um contrato com Niza Moxaa, que em troca de dar marinheiros e madeira para as armadas, o governador português era obrigado a proteger a sua costa: “Que todas as vezes que ao governador da Índia cunprir, o niza moxaa lhe mandará daa em todas suas terras marinheiros e mantimentos, e madeira pera suas armadas, por seu dinheiro, e o governador seraa obriguado, cada vez que cunprir ao niza moxaa, de lhe mandar guardar a costa do maar de seu Reino contra todos los ladrões e cosaios que a ela vierem, e impedirem a nauegação de seus vassalos”⁷⁸⁸.

Em Baçaim, a madeira era comprada pelo rei, mas a partir de 1548, passou a ser comprada por todos e não se podia comprá-la no mato. Isto fez com que o feitor comprasse das mãos de quem a ia cortar, saindo a madeira mais cara do que antes⁷⁸⁹. Esta ocorrência poderá estar relacionada com o aumento do número de contratos estabelecidos com agentes privados para a compra de madeira.

Em 1557, um alvará do rei proibia a venda de madeira e corte aos capitães de Baçaim. No entanto, Aires Falcão havia tomado a capitania antes deste alvará, a quem o rei tinha concedido a mercê de poder cortar madeira e vendê-la a quem quisesse, com exceção dos mouros. Não podia cortar madeira em Manorá e somente podia mandar pelos seus rios a madeira que cortava em outras terras. Só podia cortar madeira depois de se verificar se havia madeira necessária para as armadas reais. Se fosse necessário, o rei compraria a madeira a Aires Falcão, único que tinha permissão para cortar madeira teca⁷⁹⁰.

⁷⁸⁷ “Provisão do governador da Índia para D. Francisco de Lima, capitão de Goa poder contratar por quaisquer pessoas a madeira que for necessária para as obras da ribeira. De 25 de Janeiro de 1549”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 82, n.º 33.

⁷⁸⁸ “Tombo do Estado da Índia. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-259.

⁷⁸⁹ “Carta de Simão Botelho. De 24 de Dezembro de 1548”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 81, doc. 125, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 4-18.

⁷⁹⁰ “Alvará d’El Rey fazendo mercê a Aires Falcão para cortar madeira em Baçaim. De 15 de março de 1564”, Livro 4º das ordens régias, fl. 310v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 2, p. 567.

Durante a governação de D. Henrique, a paz estabelecida com o rei de Idalxá permitiu ter acesso à madeira do Idalcão, mas também a outros produtos, como ferro, chumbo, enxofre, entre outros⁷⁹¹.

O processo de compra da madeira levou à apresentação de queixas ao rei, em 1617, de que havia falta de madeira na ribeira de Goa, porque a madeira comprada aos particulares ficava muito cara à fazenda real. Perante tal, o rei decide que se deveria encomendar madeira às Províncias do Norte, por ser mais barata⁷⁹². Apesar das queixas, a fazenda real não deixou de contratar com particulares a compra da madeira, estabelecendo, por exemplo, um contrato com “Andre Salema dous mil e trinta xerafins em madeira pera a ribeira”⁷⁹³. Este valor advinha da compra, por parte de André Salema, da capitania de Cananor⁷⁹⁴.

⁷⁹¹ “Tratado de paz com o Idalcão. Goa, 22 de outubro de 1576”, AHEI, Livro Grande das Pazes, fl. 7, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 12, p. 330-340.

⁷⁹² “Carta régia ao vice-rei D. Jerónimo de Azevedo. Trata do dinheiro que D. Nuno Alvares Pereira general das minas de Monomotapa despendeu em Moçambique dos cabedais da pimenta existentes em poder do feitor; dos cadernos dos pagamentos aos fidalgos e soldados das fortalezas, fronteiras e presídios; dos abusos de tomar escravos aos particulares para a chusma das armadas ordinárias, e da duvida a respeito das certidões do protesto que os feitores fizeram, quando os capitães das fortalezas se intrometam em coisas de fazenda. Tire-se devassa do aparecimento de reais singelos nos cabedais da pimenta idos do reino e da falta de dinheiro em cada um dos caixões. Lembra os inconvenientes de passar cartazes a embarcações do Malabar e de se fazer paz n’aquela costa, não sendo com todos os reis juntos. Dê-se remedio à falta de madeira na ribeira de Goa e ao descuido na conservação dos navios. Providências sobre novos tributos lançados pelos capitães dos passos da ilha de Goa nos mantimentos que vêm à cidade. Manda pagar pontualmente as ordinárias aos franciscanos. Lisboa – 17 de Março – 1612”, ANTT, Livro das Monções, Livro 5, fl. 85, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 2, p. 219-222.

⁷⁹³ “Treslado da copia de huma instrução de sua magestade que trouxe do redondo Dom João Coutinho Viso Rei deste estado sobre as vendas das capitanias das fortalezas e mais cargos deste estado que fiz o Viso Rei Dom Jeronimo d’Azevedo no tempo de seu governo e de outra instrução dos ditos (...) que mando ao dito viso rei Dom Jeronimo o ano de 615 sobre as mesmas vendas e das mais despesas e diligencias que sobre a materias se fizerão. De 6 de Fevereiro de 1618”, AHU, Índia, caixa 5, doc. 87.

⁷⁹⁴ “Treslado da copia de huma instrução de sua magestade que trouxe do redondo Dom João Coutinho Viso Rei deste estado sobre as vendas das capitanias das fortalezas e mais cargos deste estado que fiz o Viso Rei Dom Jeronimo d’Azevedo no tempo de seu governo e de outra instrução dos ditos (...) que mando ao dito viso rei Dom Jeronimo o ano de 615 sobre as mesmas vendas e das mais despesas e diligencias que sobre a materias se fizerão. De 6 de Fevereiro de 1618”, AHU, Índia, caixa 5, doc. 87.

Em 1622, instituía-se um arrendamento para aquisição de madeira com Rama Parbu, que rendia, por ano, cerca de 1900 xerafins, e estava contratualizado por um prazo de 3 anos, começados a 1 de setembro de 1622⁷⁹⁵.

“Tenho sobre meu credito pedido madeira a Damão e Baçaim a Cochim e a Onor e feito hum contratto com os mouros de Ancolá e Cadará, a Chaul se pedio tambem ferro, e breu a Malaca, espero que no fim deste verão estarão recolhidas aqui todas estas cousas, per que as encarreguey a pessoas confidentes e que tem bom conceito de minha verdade, creo do que mercio a Vossa Magestade o amor e animo com que o sirvo” – era desta forma que o rei era informado do contrato que se celebrava com os mouros de Ancolá e de Cadará para aquisição de madeira, em 1631, num período de seca que limitou o acesso à madeira e, consequentemente, limitou a produção naval⁷⁹⁶. A partir de então, eram os agentes islâmicos que vendiam a madeira, e a eles se pagava 944 xerafins, 3 tangas e 10 reis, em 1635⁷⁹⁷. Contudo, havia um senão no estabelecimento deste tipo de contratos – em caso de guerra, os produtos ficavam presos até se estabelecer um acordo de paz⁷⁹⁸.

Em 1636, celebrava-se um contrato de aquisição de madeira com Vituba Sinai e Sivas Sinais para fazerem chegar madeira do Rio de Caderá até à ribeira de Goa, a quem se pagava cerca de 404 xerafins⁷⁹⁹ pelo transporte⁸⁰⁰. Para além destes particulares, estabeleceu-se ainda contrato com Vicente Rodriguez, a quem se pagava cerca de 672

⁷⁹⁵ “Caderno geral de todas as rendas de Goa, Salsete e Bardes. De 28 de Março de 1623”, AHU, Índia, caixa 7, doc. 110.

⁷⁹⁶ “Sobre se lavrarem aqui dous galeões. A 16 de Agosto de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 70-70v; “Carta sobre se não poder haver este ano madeira de Baçaim e lavrarem por causa da fome. De 11 de Agosto de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 77.

⁷⁹⁷ “Copia da lista do que custarão as seis jaleas que este ano de 635 forão pera Malaca. De 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 34, fl. 104-105v.

⁷⁹⁸ “Conselho sobre os movimentos e novas alterações del Rey Dialxâ. De 23 de Janeiro de 1631”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Assentos do Conselho do Estado”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1953, vol. 1, p. 334-340. Por exemplo, só se conseguiu desbloquear a madeira que ficou presa em Ancolá depois de se estabelecer as pazes com o rei de Idalcão. “Carta do vice rei a el rei. De 30 de Janeiro de 1631”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Assentos do Conselho do Estado”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1953, vol. 1, p. 530-531.

⁷⁹⁹ Perfaz em reis cerca de 145 440.

⁸⁰⁰ “Certidão do almoxarife João da Costa Perestrelo, dando inteiro cumprimento à portaria do vedor da fazenda geral, sobre o que fora comprado com o dinheiro do socorro. De 26 de Novembro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 158-164v.

xerafins, 2 tangas e 30 reis, pela aquisição de madeira; com Ramanay, a quem se pagou 123 xerafins, 2 tangas e 30 reis; e com Mangu Sinai, a quem se pagou 144 xerafins, 1 tanga e 57 reis⁸⁰¹. Em suma, agentes locais constituíam-se em intermediários cruciais na compra de madeira e facilitadores de processos de abastecimento de matérias-primas.

Falando em valores, podemos compreender pela tabela abaixo (tabela 7), que os valores pagos pela madeira foram aumentando significativamente. Sabemos que durante o período joanino pagou-se de madeira entre 2 800 reis e 10 800 000 reis. Para o reinado de D. Sebastião unicamente temos referência ao pagamento de 42 000 reis para esta matéria-prima. Com Filipe II pagou-se entre 2 700 reis e 609 000 reis. Já com Filipe III, para o qual possuímos mais dados, verificamos um aumento significativo dos valores, começando em 4 260 reis e terminando em 1 409 000 reis.

Tabela 7 – Valores pagos pela madeira – distribuição por reinados

Reinados	Valores em reis
[1495-1521[	0
[1522-1557[	2 880
	7 200
	37 440
	1 800 000
	10 800 000
[1558-1578[	42 000
[1579-1580[	0
[1581-1598[	0
[1599-1621[	2 700

⁸⁰¹ “Relação das despesas da armada de Malaca, comandada pelo capitão-geral, D. Francisco Coutinho. De 3 de Novembro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 208-210.

	12 300
	157 995
	362 400
	609 000
[1622-1640]	4 260
	11 250
	12 330
	12 720
	18 750
	27 904
	29 400
	37 050
	43 317
	52 080
	82 854
	88 365
	121 200
	207 780
	283 390
	397 800
	1 500 000
	2 144 862
	1 409 000

Muita desta madeira, sobretudo no período filipino, teve como destino o reino. “Viso rei da India amigo, eu el rei vos envio muito saudar. Ao Conde de Linhares vosso antecessor, mandei escrever em 6 de março do ano passado de 634 que os administradores que forão da companhia do comercio nesse estado, havião escrito aos deste Reino no ano de 632 que por não terem pessoa em Cochim não enviarão a madeira que eles lhes pedião para as naos da viagem, e a procurarião mandar, no ano seguinte, e que os taboões (demos de não ocuparem lugar nas naos) fazião grande benedicio a fazenda que vem a porão, e não se perderião os direitos que senão pagavam do fato molhado nem os particulares, terião tão grande dano. E que porquanto da madeira que servia para calceses, eixos da estrinqua, canas de leme, tabooes, poleame e cadernaes, havia neste reino muita falta, e a madeira dessas partes he de mais dura ordenasse que nas naos e embarcações de cada ano, se trouxesse a maior quantidade desta madeira que fosse possível para fabrica das naos e armadas e que o conselho da fazenda, mandava eu, tambem encomendar que por sua parte procurasse a execução. Ao que o Conde respondeo em carta de 5 de dezembro do mesmo ano de 634 que tinha mandado trazer de Cochim, ainda mais madeira da que se lhe pedia a qual esperava em companhia da armada que fora buscar a pimenta. E quando chegasse veria com carta e rol particular, e porquanto he de muito grande importancia, e executarse o que tenho mandado, volo encomendo e encarrego de novo, para que assi se fala todos os anos”⁸⁰², escrevia o rei em 1636. A grande falta de madeira no reino levou-o a determinar que, cada ano, fosse a quantidade possível de madeira para o reino. No entanto, nem todos os anos era possível enviar madeira, pela falta que havia também na Índia, como aconteceu em 1634⁸⁰³, ou pela falta de pessoas para cortar a madeira, como ocorreu neste ano de 1636. Já em 1613, “Eu el-rey faço saber a vós meu viso-rey ou governador das partes da India, e aos védores de minha fazenda em ellas, que pera o apresto das naus, que cada hum anno hão de ir pera essas partes, he necessaria madeira

⁸⁰² “Carta para que se enviasse quantidade de madeira todos os anos para a fabrica das naus. De 27 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 36, fl. 316.

⁸⁰³ “Sobre a madeira que da India se ha de enviar para as naos. De 6 de Março de 1634”, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 301.

conveniente para calcezes, cabrestantes, eixos de estrinca, cadernaes, canas de leme e patescas; e porque n'este reino ha falta de madeira pera as ditas cousas, vos mando que, nas naus que em cada hum anno vierem d'essas partes pera este dito reino, façaes embarcar madeira pera ellas, que se comprará per conta do rendimento de minha fazenda das ditas partes; a qual madeira se entregará aos mestres da naus em que se embarcar, e fareis passar da quania que fôr certidões per vias, que com os conhecimentos dos mestres a que se entregar, os dirigireis ao conselho de minha fazenda, pera d'elle se mandar carregar sobre o almoxarife da ribeira das naus d'esta cidade de Lisboa”⁸⁰⁴.

Como o envio de madeira, sem que esta fosse transformada, era complicado o transporte para o reino. Pedia-se, para resolução deste problema, que fosse transformada em componentes estruturais que faziam falta no reino, como cadernais, poleame, canas de leme, tabuões, calceses e eixos de estrinca: “Eu El Rei faço saber a vos meu viso rei ou governador das partes da India, e Vedor de minha fazenda geral delas, que para serviço da Ribeira da Naos desta cidade de Lixboa, e de minhas armadas são necessários quantidade de exos de estrinca, calcezes, cabrestantes, papoias, e poleame, por em qualidade e dura das madeiras de que se fazem, serem melhores que as deste Reino, e convir a meu serviço que estas peças se embarquem na nao e naveta que hora com o favor de Deus vão para a India e nas maes que nos anos vindouros forem a esse estado armadas per conta de minha fazenda. Vos mando que nas ditas naos embarqueis a maior quantidade das ditas peças em parte donde venhão com menos pejo, e dano das ditas naos, o que vos terei por particular serviço, e o custo e despesa que com elas fizerdes sera do rendimento desse estado, e da quantidade que embarcades assi de hum género como de outro, enviareis relação por vias ao conselho de minha fazenda para nele se ver como destes a execução o que por esta vos ordeno,

⁸⁰⁴ “Alvará. Ordena ao vice-rei da India que faça comprar madeira que remeterá para o reino para apresto de naus. Lisboa – 26 de Março – 1613”, ANTT, Livro das Monções, Livro 6, fl. 231, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 2, p. 425-426.

a qual cumprireis sem duvida alguma, posto que não seja passada pela chancelaria e vai por duas vias”⁸⁰⁵.

Alguns capitães, vice-reis e governadores tiveram de resolver problemas relacionados com a madeira. Em primeiro lugar, eram variadas as queixas de usurpação de madeira que chegava às ribeiras, ou mesmo durante o processo de contrato de aquisição. Em 1509, um capitão aproveitou a madeira da ribeira para fazer uma nau para si, em vez de ser para o rei, bem como das cordas de cairo, chegando, até, a pedir machadas emprestadas ao almoxarife dos armazéns para cortar a madeira⁸⁰⁶. Para evitar este tipo de abusos, D. João III determinou, em 1526, que a madeira, depois de chegada aos armazéns, devia ser vistoriada pelo mestre carpinteiro e pelo patrão da ribeira, para analisar a mercadoria e ver a sua qualidade⁸⁰⁷, e tudo o que entrava e saía dos armazéns deveria ser registado⁸⁰⁸.

No reinado de D. Sebastião são descritas queixas de usurpação de madeira em Baçaim e Aguaçaim, que levou a devassas secretas para se saber quem eram os culpados⁸⁰⁹. Por outro lado, alguns capitães, sem licença, apoderavam-se destes materiais e depois vendiam-nos aos muçulmanos, o que era severamente condenável⁸¹⁰. Em Damão, Baçaim e Manorá, vendia-se a melhor madeira aos

⁸⁰⁵ “Carta para o vice rei e vedor da fazenda enviarem para o Reino anualmente eixos, estrincas para serviço da Ribeira das naus e armadas. De 30 de Março de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 39, fl. 116.

⁸⁰⁶ “Inquirição mandada fazer por Jorge Barreto, capitão da fortaleza de Cochim, ácerca de uma nau que o dito capitão mandara construir, e pelo que era acusado de despredício e falta de zelo pelo serviço real. De 22 de fevereiro de 1509”, 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. 2, p. 430-439.

⁸⁰⁷ “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. NovaDeli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

⁸⁰⁸ “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

⁸⁰⁹ “Provisão do vedor da fazenda Aleixo de Sousa mandando arrecadar as munições e cousas que foram da nao que se perdeu em Agaçaim do Norte. De 12 de setembro de 1559”, Livro 3º das ordens régias, fl. 95, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 414-415.

⁸¹⁰ “Decretos e determinações do Sagrado Concílio Provincial de Goa. 1567”, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 10, p. 336-400.

particulares, não havendo, depois, quantidade suficiente para as armadas do rei⁸¹¹. Para evitar este tipo de distorções, Filipe II determinou que nenhuma pessoa, cristã, gentio ou mouro, pudesse desembarcar madeira em qualquer parte de Ormuz, se não na Xabandaria⁸¹², a onde seriam pagos os seus direitos. Quem fosse contra esta diretiva incorria num crime de furto ou de descaminho⁸¹³.

Apesar das medidas tomadas por D. João III para evitar problemas relativos à madeira, havia ainda relatos, em 1557, de capitães e governadores que davam licenças a capitães da fortaleza de Baçaim para cortarem madeira, que depois vendiam a oficiais régios, contudo mais cara⁸¹⁴. Ora, este era o segundo grande problema, o valor da madeira quando se tratava de contratos estabelecidos com particulares, ou quando eram concedidas licenças para o seu corte. Por exemplo, os portugueses iam a Mogostão buscar madeira para depois a vender em Ormuz a um preço muito elevado, saindo beneficiados deste negócio⁸¹⁵. Os custos não tinham preço fixo, mas era certo que eram elevados⁸¹⁶. Na seguinte carta, o governador queixava-se ao rei, em 1622, dos valores excessivos dos contratos de compra de madeira: “Desta carta se deo copia ao veedor da Fazenda com ordem para me informar do que passou na materia de que trata e se proceder nella en conformidade do que Vossa Magestade manda. E elle me informou que hu João Fernandez que era contratador dos repairos que ora esta preso

⁸¹¹ “Apontamentos do Arcebispo de Goa Dom Jorge Temudo pera el-rei Nosso Senhor”, WICKI, José – Duas relações sobre a situação da Índia portuguesa nos anos de 1568 e 1569. “*Stvdia*”, nº 8 (1961), separata, p. 184-220.

⁸¹² “ofício ou repartição de xabândar”; “xabândar – capitão do pôrto; patrão da ribeira; chefe da alfândega”. DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1919, vol. 2, p. 420, 419.

⁸¹³ “Alvará d'el-Rey para que se não desembargue madeira senão na Xabandaria. De 8 de fevereiro de 1610”, Livro 2º de alvarás, fl. 257v, RIVARA, J. H. da Cunha – “*Archivo Portuguez-Oriental*”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1033-1034.

⁸¹⁴ “Alvará d'El Rey para se não dar licença aos Capitaes de Baçaim nem a outras algumas pessoas pera cortarem madeira naquellas terras. De 15 de março de 1557”, Livro 3º das ordens régias, fl. 164v, RIVARA, J. H. da Cunha – “*Archivo Portuguez-Oriental*”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 313-314.

⁸¹⁵ “Regulamento da vida indígena em Ormuz. 30 de novembro de 1546”, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 3, Índia, p. 389-397.

⁸¹⁶ “Rendimento e despeza do Estado da India de hum anno (1607)”, BA, cod. 51-VI-54, fl. 271-293, SILVA, José-Gentil da – *Une image de L'Estado da India au debut du XVII siècle et ses enseignements*. “*Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian*”, nº 4 (1972), p. 242-287.

em Ponda terra dos mouros quando o dito veedor da Fazenda veyo de Cochim lhe apresentara o papel que se acusa nesta carta e por lhe parecerem excessivos os preços recolhera o papel e se concertara com elle pela terça parte menos do em que a madeira delle estava avaliada. E que por aquelles preços fosse correndo a madeira que se comprasse dalli em diante e rompera o papel mandando lhe fazer outro em que lhe tirara aquella terça parte. E que os avaliadores segundo sua lembrança havião sido Valentim Temudo que he ido pera o Reino e Jorge Marinho mestre dos calafates e outros de que se não lembrava. E a mim me parece qye nestas avaliações devem os veedores da Fazenda antes que se fação informar se de fora do que couzas vallem e achar se presentes a ellas para com isso se atalhar as desordens dos avaliadores”⁸¹⁷. Esta queixa não é a única, seguindo-se várias devassas para se proceder contra os culpados que avaliaram em excesso a madeira enviada para a ribeira de Goa, como ocorreu em 1627⁸¹⁸.

O último problema encontrado, e que se revelou mais significativo para os finais do período filipino, foi a falta de matérias-primas, como a madeira, não só na sequência destes desvios, mas também devido a conjunturas desfavoráveis, como a seca que se instala em 1630 e as guerras que provocaram imensas mortes, e que afetou a produção de madeira. Chegados aos finais do reinado de Filipe III, temos relatos de não ser possível enviar madeira para o reino devido à falta que havia na Índia. Pelo contrário, assiste-se ao envio de madeira do reino para a Índia ou de armadas de socorro, num contexto da presença holandesa, em consequência da decadência da produção naval no Estado da Índia.

⁸¹⁷ “Carta do governador sobre se avaliar a madeira destinada para os reparos com menos da terça parte do que andavam. De 11 de Fevereiro de 1622”, ANTT, Livro das Monções, Livro 15, fl. 178, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 7, p. 346-347.

⁸¹⁸ “Sobre a devassa do excesso que ouve na avaliação da madeira que João Rodriguez sendo contratador della entregou na ribeira de Goa. De 29 de Março de 1627”, ANTT, Livro das Monções, Livro 24, fl. 221, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da India ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 417.

O salitre é o segundo produto mais registado entre a documentação. Como se afirma em 1510, “as cousas de Goa são tão grandes, que toca tanto à segurança da Índia e a tudo o que nos cumpre e desejais, assim para gastos, despesas, oficiais, madeira, ferro, salitre, linho, arroz, mercadorias, roupas de algodão, que me parece que sem eles não podereis sustentar a Índia, porque os calafates e carpinteiros com mulheres de cá e trabalho em terra quente, como passa um ano, não são mais homens, e com Goa pode Vossa Alteza escusar os desses Reinos, porque os há mais e melhores que os que cá andam. Afora este bem de Goa, tem outra cousa mui danosa para a segurança da Índia, que tem muitas naus e galés e podem aí fazer quantas quiserem (...)”⁸¹⁹.

O salitre foi uma das principais exportações para o reino, a par de outros produtos. Eram várias as solicitações do monarca para o seu envio para o reino, sendo que no início se tentava estabelecer na Índia contratos de aquisição de salitre. Este é o caso em 1547, com os mouros de Bisnaga, onde se sabia que existia salitre: “Vai nos falecendo salitre pelas guerras e levantamentos que hai em Bisnagua e porem o tempo he comprido e parese me que todavia o averemos e pela terra dos mouros taobem tenho lançado mercadores que me paresem que mo trazerão de maneira que espero en Nosso Senhor que tudo estar prestes sem faleser nada quando o senhor governador vier”⁸²⁰. Engenhos para fazer o salitre eram conhecidos em 1546, mas eram necessários mais para agilizar a produção⁸²¹.

Em 1548 já se fazia pólvora em Malaca, pela elevada quantidade de enxofre e salitre que existia neste espaço: “Dom Pedro da Silva me pedio em Cochim quatro quatures e sasemta peças de artilharia grossa e meuda e hum galeão pera se vir pera Malaqua e muita polvora e muito salitre. Eu lhe dixe que polvora se fazia em Malaqua por la aver muito enxofre e muito salitre e engenhos pera se fazer e que a artelharia que

⁸¹⁹ “Carta I. Vantagens da conquista de Goa. De 1510”, BAIÃO, António – “Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque”. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1957, p. 1-2.

⁸²⁰ “Carta de Ruy Gonçalves de Caminha para D. Álvaro de Castro. 3 de fevereiro de 1547”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, tomo II, p. 79-83.

⁸²¹ “Carta de António de Sousa para D. Álvaro de Castro. Chaul, 7 de dezembro de 1546”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, tomo II, p. 152-153.

la daria o que fosse necessario aqui em Guoa. Dize me que se huma peça lhe dese menos/ da que pediaque não queria nehuma”⁸²².

As pazes com o rei Idalcá permitiram, no reinado de D. Henrique, a aquisição de salitre de Idalcão⁸²³.

É no período filipino, sobretudo a partir do reinado de Filipe I, que se verifica as ordens régias de pedido de envio de salitre para o reino. Estas ordens registaram-se em 1587⁸²⁴, 1589⁸²⁵, 1591⁸²⁶, 1594⁸²⁷, 1596⁸²⁸ e 1597⁸²⁹. O desejo era que fosse nas naus do reino a maior quantidade de salitre possível⁸³⁰. Em 1587, o monarca ordena que nunca se deixasse de enviar, em cada nau, uma porção de salitre, de preferência já refinado, para assim se puder embarcar a maior quantidade possível, já que ocupava menos espaço⁸³¹. Pelo enunciado dos documentos, o salitre aparece como que equiparado à necessidade do envio de pimenta – ambos tinham um elevado grau de importância na importação de produtos da Índia.

As solicitações continuam nos reinados seguintes e em 1606, o rei solicita o envio anual de dez a doze pipas de salitre, as quais não foram enviadas, sem justificação aparente. O rei solicita novamente o seu envio todos os anos, na maior quantidade

⁸²² “Carta de Ruy Gonçalvez de Caminha para D. João de Castro. Goa, 17 de fevereiro de 1548”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 439-451.

⁸²³ “Tratado de paz com o Idalcão. Goa, 22 de outubro de 1576”, AHEI, Livro Grande das Pazes, fl. 7, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 12, p. 330-340.

⁸²⁴ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia D. Duarte de Meneses. De 1587”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3A, fl. 188-196; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 4 e 518-22: 5/2.

⁸²⁵ “Carta de Nicolau Petro Cochino para o rei [Filipe I]. Cochim, 8 de Janeiro de 1589.”, BFUP, Arq. Simancas – Sec. Provinciales – cod. n.º 1551, fl. 731-734v.

⁸²⁶ “Carta régia de Filipe II para Matias de Albuquerque, Vice-rei da Índia. De 1591”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3B, fl. 406-425; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 6 e 712-20: 4/1.

⁸²⁷ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia Matias de Albuquerque. De 1594”, BFUP, Livro das Monções, Livro 2A, fl. 126-137; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 2-329-34: 5/3.

⁸²⁸ “Instrução régia de Filipe I para o Vice-rei da Índia, Conde da Vidigueira, Dom Francisco da Gama. De 1596”, BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 661-678; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 27-30 | 3/2.

⁸²⁹ “Carta régia de Filipe I para o Vice-rei da Índia, Conde Almirante Dom Francisco da Gama. De 1597”, BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 758-763; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 49-52 | 4/5.

⁸³⁰ “Instrução régia de Filipe I para o Vice-rei da Índia, Conde da Vidigueira, Dom Francisco da Gama. De 1596”, BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 661-678; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 27-30 | 3/2.

⁸³¹ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia D. Duarte de Meneses. De 1587”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3A, fl. 188-196; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 4 e 518-22: 5/2.

possível, pela grande falta que havia de salitre nos armazéns do reino; queixa já registada em 1605, invocando o provimento dos seus armazéns, mas também em 1632, para provimento das conquistas e lugares de África⁸³². Novamente se recomenda que o salitre vá refinado, de forma a não ser afetado pela humidade, para não se danificar⁸³³. Em Portugal, os engenhos em Barcarena já estavam esgotados, e mais do que nunca era necessário salitre⁸³⁴.

Por vezes havia problemas por não ser enviado o salitre necessário para o reino, ou por não o terem refinado na Índia. Isto fez com que o vice-rei determinasse que, se devia começar a refinar de um ano para o outro, de maneira a ter salitre quando as naus do reino chegassem e não se ter que esperar pelo dinheiro, para o processo de refinamento. Este mecanismo só atrasava o processo de embarque e desagradava o rei, por não seguir as quantias desejadas⁸³⁵.

⁸³² “Carta para que se remetam dez ou doze pipas de salitre em cada um ano para este Reino. De 29 de Novembro de 1606”, ANTT, Livro das Monções, Livro 1, fl. 125, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 48-49; “Carta dando notícia que o Capitão das Naos que iam á Índia levava Regimento para a dita viagem, e que o Vice Rei lhe daria outro para a torna viagem recomendando mandasse todos os anos dez ou doze pipas de salitre. De 22 de Março de 1605”, ANTT, Livro das Monções, Livro 1, fl. 33, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 43-45; “Filipe III informou o vice-rei, conde de Linhares, que recebera a carta em que respondia à sua de 29 de março de 1630, referindo que enviara salitre e pólvora, e ordenou-lhe que continuasse a comprar e enviar todo o salitre e pólvora necessário para provimento do Reino e lugares de África, assim como roupas pretas para o resgate na Mina. De 20 de março de 1632”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 232.

⁸³³ “Alvará para da Índia vir para este reino a maior quantidade de salitre que for possível. De 15 de Março de 1618”, ANTT, Livro das Monções, Livro 11, fl. 520, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 5, p. 79-80.

⁸³⁴ “Carta para se enviar cada ano quantidade de salitre e se embarcar repartido nas mais seguras naus. De 16 de Janeiro de 1618 – fl. 438. Resposta à dita carta. De 11 de Fevereiro de 1619”, ANTT, Livro das Monções, Livro 11, fl. 438-439, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 4, p. 257-258.

⁸³⁵ “Sobre os oitocentos cruzados em reales que se mandarão a Índia no ano de 68 para roupas prestas e salitre. De 20 de Fevereiro de 1619”, AHU, Índia, caixa 6, doc. 44; “Sobre a conta que mandou o Vedor da Fazenda. De 20 de Fevereiro de 1619”, AHU, Índia, caixa 6, doc. 49.

O dinheiro para a compra do salitre podia ser enviado do reino, ou então tomada uma certa quantia dos reais enviados para compra do cobre ou do dinheiro dos defuntos e ausentes das Misericórdias de Cochim e de Goa⁸³⁶.

Com a criação da Companhia do Comércio das Índias Orientais, era-lhe concedido, em 1631, o monopólio do envio de salitre para o reino⁸³⁷ e a possibilidade da compra livre do salitre a contratadores: “Conde sobrinho Viso Rey amigo. Eu El Rey vos envio muito saudar como aquele que amo. Tem se encarregado aos feitores da Companhia do comercio desse estado que por conta delle enviem todos os annos a mayor quantidade de salitre que puder ser. E pareceome dizervos que estando dado o estanque à Companhia ordeneis que os feitores della o possam comprar livremente dos contrattadores dando lhes a casa da pólvora para que nella se refine, precedendo necessario para meu serviço”⁸³⁸. Em 1632, a Companhia tentou formalizar um contrato de compra de salitre e pólvora de Bengala, com António de Oliveira Morais. Todavia, quem formalizou este contrato foi o vice-rei em 1634, já que neste período a Companhia tinha sido extinta, dada a falta de acionistas e de capital aplicado⁸³⁹.

Contudo, devido a um período de guerras, fomes, mortes e secas, em 1631, a Índia ficou sem salitre e pólvora, o que impediu que fosse enviada a quantidade desejava para o reino⁸⁴⁰. Ainda que se tenha enviado dinheiro para retomar a produção, faltava mão

⁸³⁶ “Alvará régio de Filipe II. De 1607”, BFUP, Livro das Monções, Livro 6A, fl. 128; Ficheiro 2, gaveta 1, divisão 8-9: 32 | 1.

⁸³⁷ “E que havendosse comprado o necessario para as provisões da India, possam os dous feitores comprar todo o salitre, e remetelo, ou beneficalo por conta da Companhia, com que do que polla ditta conta enviarem a Portugal me (...) de dar o que for mister para as provisões do Reino, e suas conquistas pelo preço que se (...). Do que me pareceo advertirvos para que pollo que vos toca fazerdes executar pontualmente resolução referida” – “Para o Conde de Linhares Visorrey da India. De 31 de Março de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 28, fl. 38.

⁸³⁸ “Carta sobre ordenar aos Feitores da Companhia do Comercio a compra do salitre que houvesse de vir daquele estado, dando-se-lhe a casa da pólvora para que nela se refinasse. A 31 de Março de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 28, fl. 46.

⁸³⁹ “Carta sobre o contrato que fizerão os administradores da Companhia do Comercio daquele estado com Antonio de Oliveira de Moraes para lhes dar toda a pólvora, e salitre de Bengala que fosse necessario. De 8 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 36, fl. 206.

⁸⁴⁰ “Carta sobre não mandar para este reino mais pólvora e salitre pela falta que havia na Índia. A 18 de Dezembro de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 161-161v; “Carta sobre não ter vindo salitre e cobre de Breampor por causa da fome. A 16 de Agosto de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 79.

de obra e matérias para trabalhar: “Senhor. O salitre, e o cobre de que aqui nos valiamos costumava vir de Breampor, e daqueles contornos, com haver vindo para aquella parte o Mogor, e com a razão da grande fome, de que em outra carta dou conta a Vossa Magestade se impossibilitou tudo de maneira que nem hum aratel de cobre, nem de salitre chegou a esta cidade, e se eu não mandara a esse Reino, infalivelmente deixarão de navegar as armadas de Vossa Magestade por falta de pólvora para as prover; em Bengala, em Tytucorim, e no Sinde tenho feito particulares diligencia sobre salitre, e mandado credito para o custo d'elle, espero que venha em quantidade com que possamos pagar o que o anno passado tirey das naos, e tambem o que avia de hir nestas, e não me desespero do de Breampor, porque lá esta junto, e se o Mogor fizer auzencia sem duvida virá, porque com averem melhorado os campos tomarão forsa as boyadas que costumão a carregallo, de cobre me desespero destas partes porque o preço a que tem subido a moeda das jalalas, e a quebra que se tem nellas vem a sahir hum quintal de cobre limpo per oitenta e sinco xerafins; na China e em Moçambique tenho as esperanças que em outras cartas desta mesma via avizo a Vossa Magestade e sinto amargamente não haver muito cobre, porque he grande falta a que se padece de artilheria”⁸⁴¹.

Em 1633, face à extinção da Companhia, estabelecia-se um contrato com o Naique de Maduré, que venderia todo o salitre que tinha, em troca de elefantes do Ceilão, a que os portugueses tinham fácil acesso. Uma das missivas: “determinava fazer com o naique de Madure sobre o salitre e enviei com ela a copia da carta de Sebastião Passanha em que tratava disso, e agora vay tambem a doutra que me hora escreveo juntamente com a de huma ola do dito naique em que diz ficava concertado o contrato por preço de quinze pardaos da moeda daquela terra o bar de vinte maos e vinte e quatro aratens, e que em pagamento dele se lhe dão todos os elefantes de Ceilão postos em Tutucorim, por conta e risco da fazenda de Vossa Magestade e com as mais condições referidas ola e carta deste concerto tenho avisado ao capitam geral de Ceilam Dom Jorge d’Almeida

⁸⁴¹ “Carta sobre não ter vindo salitre e cobre de Breampor por causa da fome. A 16 de Agosto de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 79.

para me informar do que mais convem ao bem da fazenda Real e com seu parecer se concluria esta materia em que considero grandes utilidades ao serviço de Vossa Magestade, assy polo que toca/ a compra deste salitre como por o atrair com isso aos inimigos de Europa como em outro aviso a Vossa Magestade”⁸⁴². O dinheiro aplicado para a compra era usado pela Companhia do Comércio das Índias Orientais e provinha, ainda, da venda das aduelas, e do dinheiro enviado para esse fim. O rei informava, por outro lado, que mandaria mais dinheiro à parte dos cabedais da pimenta⁸⁴³.

A falta de dinheiro começou a ser outro problema para a compra de salitre, chegando-se ao ponto de se ordenar a venda de todas as louças que iam nas naus para que, do valor que rendessem, se aplicasse na compra de salitre⁸⁴⁴. Para além disso, o rei informa o vice-rei da importância de ter em conta os sobejos dos mantimentos, que iam nas naus do reino, e do que rendia da venda dos arráteis do tabaco em pó, para se aplicar na compra de salitre⁸⁴⁵. Por outro lado, recorria-se ainda ao dinheiro do socorro à Índia para financiar a compra de salitre, sendo enviados na primeira viagem cerca de 500 quintais de salitre e na segunda cerca de 200 quintais⁸⁴⁶. 500 quintais era o valor normal

⁸⁴² “Sobre o contrato que se fez com o naique de Madure sobre salitre, e vão as copias que acusa. De 3 de fevereiro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 264-264v.

⁸⁴³ “Carta de Filipe III para o vice-rei. Sobre o contrato que se fez com o Naique de Mature para salitre. De 30 de Março de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 141-141v.

⁸⁴⁴ “Filipe III advertiu o vice-rei, conde de Linhares, para que cumprisse a ordem contida na carta de 17 de fevereiro de 1630, no sentido de continuar a enviar todos os anos maior quantidade de salitre possível, sendo este comprado com o rendimento da louça que transportava os mantimentos que foram enviados na nau e no patacho do ano de 1628. O vice-rei não o fizera, alegando que o apresto das naus era de exclusiva competência da Companhia do Comércio, pelo que o Rei referiu que a louça que seguira nas naus do ano de 1628 corriam por conta da Fazenda régia e não por conta da Companhia do Comércio, não havendo, assim, obstáculos ao cumprimento daquela ordem. De 14 de Fevereiro de 1632”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 184.

⁸⁴⁵ “Sobre os dous alvaras de Sua Magestade que (...) de cousas que vierão nestas naos por conta da fazenda real. De 3 de Abril de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 32, fl. 172-172v.

⁸⁴⁶ “D. Miguel de Noronha informou Filipe III, que o dinheiro das louças não era suficiente para cobrir a despesa do salitre e pólvora enviada nos anos anteriores, tendo sido obrigado a recorrer àquele que se encontrava destinado ao socorro do Estado. Referiu, ainda, que enviara quinhentos quintais, e posteriormente duzentos quintais de salitre e cinquenta quintais de pólvora, no patacho que levava como capitão Francisco Ribeiro, tendo a louça dos galeões ficado na posse dos mesmos. De 12 de janeiro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 184.

de envio de salitre no período filipino, perfazendo um valor de 8 280 reis⁸⁴⁷ cada quintal⁸⁴⁸.

O comércio de metais como o cobre e o ferro foi importante para o Estado da Índia para preparar o seu equipamento bélico. O cobre era um dos elementos mais importantes, já que as ligas de cobre constituíam um dos elementos fundamentais para o fabrico de artilharia de bronze. Isso explica as deliberações régias de incentivo à compra de cobre para abastecer a fundição na ribeira de Goa. Até aos finais do século XVI, o comércio de cobre era um monopólio régio, de forma a incentivar a produção de artilharia no Estado da Índia, por questões de defesa. A abertura deste comércio a privados permitiu, não só abastecer o Estado da Índia, como também não ter responsabilidades no custo de transporte e aquisição deste produto, a partir do reino.

Durante o reinado de D. João III, o cobre foi de Portugal para Diu a fim de ser vendido, e se não fosse vendido, o levassem para Pácm, a fim de ser trocado por roupa⁸⁴⁹. Mas já no reinado de D. Henrique, o abastecimento de cobre era feito na Índia após as pazes com o rei de Idalxá⁸⁵⁰.

Em 1588 já se tinha aberto o comércio do cobre a particulares, pedindo que os mercadores trouxessem da China a quantidade de cobre necessária para que se fundisse artilharia e se cunhasse moeda⁸⁵¹. Em termos financeiros, a aquisição de cobre partia da aplicação do rendimento do 1% incidente sobre Goa, Cochim, Diu e Ormuz, para a

⁸⁴⁷ Valor original anda entre os 22 ou 23 xerafins. Conversão feita por nós.

⁸⁴⁸ “Sobre (...) a casa da pólvora de Panelim, e o que lava nela cada dia, e o salitre virem ter e não lavrado em pólvora. De 9 de Março de 1634”, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 287.

⁸⁴⁹ “Carta de António de Brito a El-Rei. Ternate, 11 de fevereiro, 1523”, ANTT, Gavetas, Gav. 18, mç. 6, nº9, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 132-158.

⁸⁵⁰ “Tratado de paz com o Idalcão. Goa, 22 de outubro de 1576”, AHEI, Livro Grande das Pazes, fl. 7, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 12, p. 330-340.

⁸⁵¹ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia D. Duarte de Meneses. De 1588”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3A, fl. 255-262; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 4 e 533-36: 1/1.

composição de armadas, e deste valor se retirasse o suficiente para comprar o cobre para a artilharia⁸⁵².

A importância que o cobre assumiu levou o rei a determinar ao vice-rei que se procedesse todos os anos à feitura de um contrato de cobre, para que não houvesse falhas, sendo tão necessário para a artilharia e para o pagamento dos oficiais⁸⁵³. Este cobre deveria ser comprado na China, por conta da fazenda real ou por contrato. Caberia a cada fortaleza encabeçar a responsabilidade de ir à China buscar o cobre⁸⁵⁴.

O vice-rei, de forma a ter sempre cobre para a fundição de artilharia, permitia que se concedessem licenças a mercadores particulares, sob algumas regras, para a aquisição de cobre: “hei por bem e me praz em nome del rei meu senhor dar licença a todos os mercadores em geral e a cada um em pespecial e a qualquer pessoa que quizer trazer ou mandar da China cobre e tratar nele, o possa livremente fazer com declaração que o trarão ou mandarão todo a esta cidade de Goa e o não desembarcarão nem levarão a outra laguma parte sobpena de incorrerem em perdimento do dito cobre e de suas fazendas, e nas mais penas pessoas que me parecer justos, e depois de trazido o dito cobre pagarão na alfandega desta cidade/ em cobre os direitos que deverem do dito cobre e assim das outras mercadorias e fazendas que despacharem em Malaca ou nesta cidade e depois que tiverem pago os ditos direitos sendo necessario mais algum cobre pera o serviço de sua magestade os ditos mercadores e pessoas outras o darão pelo preço que na terra valer com se lhe paga primeiro a valia dele da fazenda de sua magestade, e todo o mais cobre que lhe sobejar depois de terem pagos os direitos na forma deste alvará o poderão os ditos mercadores e pessoas levar livremente pera suas casas sem por nenhum caso lhe ser tomado pera sua magestade sem primeiro se lhes

⁸⁵² “Carta do provedor-mor dos Contos da Índia] Carta de Francisco Pais, provedor-mor dos Contos da Índia. Goa, 10 de Novembro de 1588.”, BFUP, Arq. Simancas – Sec. Provinciales – cód. n.º 1551, fl. 491-495v.

⁸⁵³ “Carta régia de Filipe II para Matias de Albuquerque, Vice-rei da Índia. De 1595”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3B, fl. 490-495; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 6 e 738-41: 5/2.

⁸⁵⁴ “Carta régia de Filipe I para o Vice-Rei da Índia, Matias de Albuquerque. De 1595”, BFUP, Livro das Monções, Livro 4, fl. 605-608; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 7 e 8: 10-11; 3/5.

pagar a valia dele”⁸⁵⁵. Desta maneira, o rei conseguia obter cobre ao permitir a entrada de particulares no negócio, mas sob condição de ser apenas desembarcado em Goa.

De acordo com o teor da “Lei do Cobre”⁸⁵⁶, de 1598, o cobre viria da China, desembarcaria em Cochim ou Malaca, era adquirido por particulares à sua conta, que depois o venderiam ao feitor a um preço justo. No entanto, mais tarde o rei determina que o desembarque se efetuasse em Goa e não em Cochim, pelos grandes desvios que havia e pela sua venda aos infiéis⁸⁵⁷.

Para além da aplicação do rendimento do 1%, em 1616, também se aplicava o dinheiro resultante da venda das fortalezas, dos cargos e das viagens, na compra de cobre⁸⁵⁸. Entre 1597 e 1600, o valor por quintal rondava os 12 600 reis⁸⁵⁹.

No ano de 1622 há o conhecimento da existência de minas de cobre em Sofala, que se planeia usar: “(...) se assentou por todos, que visto a fazenda real estar de presente exausta e não poder correr com o beneficio das minas de cobre, que se entregasse a Nuno da Cunha capitão que ora vai entrar na fortaleza de Sofala pera correr com o ministereo, e lavor delas por sua conta, pera que depois de tirado todo o metal e fundido e apurado pague a fazenda real os quintos em salvo de todos os custos por asi ser de mais serviço e utilidade a fazenda de sua magestade (...)”⁸⁶⁰.

Em 1606, estabelecia-se com os ingleses um contrato de aquisição de cobre, após instituídas as pazes. O acordo contava com o envio de três mil quintais de pimenta, em troca de quinhentos quintais de cobre⁸⁶¹. Em 1638, o rei determina que se acabasse o

⁸⁵⁵ “Alvará de Matias de Albuquerque. De 15 de Abril de 1597”, AHU, Índia, caixa 1, doc. 18.

⁸⁵⁶ PEREIRA, Carlos – “História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2.

⁸⁵⁷ “Ley sobre Cobre”, PEREIRA, Carlos – “História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2, p. 224-226.

⁸⁵⁸ “Carta do vice-rei da Índia, Dom Jerónimo de Azevedo. De 1616”, BFUP, Registo de cartas do Vice-rei Dom Jerónimo de Azevedo, nº 10, fl. 236-238; [Ficheiro 2, Gaveta 2, Divisão I, 2 e 3] 74-82 | 1-2.

⁸⁵⁹ Valor original é de 35 xerafins. Conversão foi feita por nós. “Livro das receitas de Goa. De 1597-1600”, BN, cod. 1978.

⁸⁶⁰ “Livro em que se registão todos os assentos dos conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama 1622”, BN, cod. 1983.

⁸⁶¹ “Sobre as tregoas que o Conde de Linhars fez com os ingrezes, pimenta que lhe prometeo, e o que em conselho se assentou sobre se lhe dar ou não, e vão os papeis que acusa. De 18 de Fevereiro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 247-247v.

acordo com os ingleses, já que se podia ir buscar ao mesmo local onde eles buscavam o cobre – o Japão. Na visão do rei, era grande o inconveniente em trocar cobre por pimenta, embora o cobre que se comprava em Balagate, no Norte e em Cambaia fossem mais caro do que aquele comprado aos ingleses. No entanto, a sua qualidade era maior. Em resposta ao rei, o vice-rei informava-o que os ingleses, com este contrato, achavam que podiam adquirir pimenta livremente em todos os portos, como o faziam. Com esta ordem, o vice-rei comprometia-se a não contratualizar mais cobre com os ingleses a troco de pimenta. Todavia, o vice-rei foi impedido de adquirir cobre no Japão, o que alterava a eficácia da medida pretendida⁸⁶².

Nos tempos iniciais da presença portuguesa na Índia, o ferro provinha, essencialmente, de Portugal. Em 1512, o mestre da nau Nazaré deveria receber do mestre da nau Santo António cerca de 100 quintais de ferro, que vinham de Portugal⁸⁶³. Em 1525, volta-se a pedir do reino ferro para os armazéns da Índia, pela falta que havia⁸⁶⁴.

Em 1544, o rei de Bisnaguá não permitia que o ferro fosse pelo Idalcão, mas antes por Ancolá e Onor, onde os portugueses o iam comprar, comprovando que estes já se abasteciam nos mercados locais⁸⁶⁵.

No “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, de 1548, diz-se acerca do uso de ferro vindo de Portugal *versus* o ferro comprado na Índia o seguinte: “Emformação sobre o ferro da Imdia, que me deu mestre Pedro, mestre das ferraryas. Os homens que a estas partes da Imdia vem fazer naos trazem a pregadura de Portugal per duas razões:

⁸⁶² “Carta sobre se comprar cobre a troco de pimenta para fundição de artilharia. De 2 de Março de 1638”, ANTT, Livro das Monções, Livro 45, fl. 139; “Resposta à carta sobre se comprar cobre a troco de pimenta para fundição de artilharia de 2 de Março de 1638. De 10 de Dezembro de 1638”, ANTT, Livro das Monções, Livro 45, fl. 139.

⁸⁶³ “Idem, a Lourenço Pires, mestre da nau Nazaré para receber de Rodrigo Afonso, mestre da nau Santo Antonio, cem quintaes de ferro, vinte de estopa, sete pipas de breu, e uma bota de fio de cozer, com varios recibos anexos de feitores e almoxarifes. De 20 de Novembro de 1512”, 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. 5, p. 237-239.

⁸⁶⁴ “Lembrança das cousas da India em 1525”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-56.

⁸⁶⁵ “Tombo do Estado da India. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-259.

a primeira he porque o ferro he melhor que ho de quá, e ha segunda porque em portugall he custa o quintal lavrado a tres cruzados e quá lhe custa a oito pardaos e por este proveito e razão a trazem de la feita e a este preço de oito pardaos o achão as partes polos ferreiros que há na cidade porem nas ferrarias del rei nosso senhor lhe sae a dez. O ferro custa em Portugal a seis centos reaes o quintal a el rei nosso senhor e, que aja muito nem haja pouquo, não lhe custa nunca mais porque o/ tema assi por contrato com o burgaleses e ca na India custa a quatro centos e cinquenta reaes e porque tem muitas quebras virá a sair ao mesmo preço de Portugal”⁸⁶⁶.

Ao que tudo indica, cotejando informações acerca do ferro vindo de Portugal com a distribuição de locais de proveniência, na Índia, verifica-se que as duas fontes de abastecimento coexistiram em continuidade. Prova disso é o reconhecimento, em 1548, de que o ferro de Chaul e de Baçaim eram de qualidade, embora o de Portugal fosse melhor, porque não quebrava tanto⁸⁶⁷. No Japão, sabia-se que havia ferro em abundância: “Diz que há nesta ilha muita prata em diversos lugares e algumas minas de ouro, ainda que pouquo; há tão bem muita caotidade de cobre, chumbo, estanho, ferro, aço em grãode abastãoça e algum azougue e muito enxofre”⁸⁶⁸. Contudo, no período filipino começam a surgir queixas acerca da má qualidade do ferro do Oriente, responsável pelo rebentamento dos arcabuzes quando disparavam, sendo, por isso, necessário o ferro da Biscaia⁸⁶⁹.

Em 1631, pedia-se que se enviasse quatro mil arcabuzes da Biscaia⁸⁷⁰, mas em 1632 eram enviadas amostras de ferro da China, a fim de se verificar a sua qualidade, e se fosse possível fundir artilharia de ferro coado em Goa: “Conde sobrinho Viso Rei da

⁸⁶⁶ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁸⁶⁷ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁸⁶⁸ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁸⁶⁹ “Carta sobre a necessidade arcabuzes de Biscaia. A 22 de Julho de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 15.

⁸⁷⁰ “Carta dando parte geralmente do Estado da India; falta que havia de gente e dinheiro; socorros que mandou as fortalezas e capitães que nelas estavam; armadas que saíram a guardar a costas; galeões que se fizeram de novo; da maneira que se administrava a fazenda; e justiça; necessidade que havia de prelados. A 30 de Outubro de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 197-201v.

India amigo. Eu El Rei vos envio muito saudar como aquele que muito amo. Em carta de 9 de janeiro de 632 se vos encomendou avizasseis de como tinhão sahido as amostras de ferro que mandareis trazer da China, e que entendendosse que em Goa se podia lavrar a artelharia de ferro coado, mandásseis logo vir da China os officios necessários e pela naveta e galeão São Francisco de Borja respondestes que por não ser todo o ferro conveniente pera a fundição ordenareis se fizesse huma em Machao de artilharia de até doze libras de calibo consertando com o fundidor que ali assiste a dezasseis xerafins quintal como condição de correr a metade do risco o fundidor ate essa cidade, porque se entendera por informação que se tomarão ser assi mais conveniente que comprala por preço de quinze xerafins o quintal em Machao, e que vindo as pessoas e provandosse virieis se convinha mandalas fundir de mor calibo, e que havia nesse estado grande falta de ferro, e custava muito trabalho avello pera pregaduras ballas e anchoras, e porque se tem entendido que o preço porque consertastes a artelharia de 16 xerafins he muito subido e se achará mais barata nas fundições de Biscaya e muito melhor. Me pareço dizervos que me avizeis dos calibos de que será necessária e artelharia que se vos deve enviar pera que se trate de o fazer assy”⁸⁷¹.

Nesta sequência, em 1636 chegou-se à conclusão de que o ferro não era bom para a fundição em Goa: “Senhor. Fico advertido do que vossa magestade por esta carta manda e do ponto que cheguei ate este tenho tratado com grande calor da fundição de artilharia de bronze porque a de ferro tem mostrado a experiencia que senão pode lavrar em Goa por o ferro deste Industão não ser prestado para a fundição e muito convem senhor que mande vossa magestade que com toda brevidade nos venha a artilharia que o Conde tinha pedido porque he mui necessario. Na China não há mais que hum so fundidor, tenho mandado vir para assistir na Casa da Fundição nesta cidade, por Pero Dias Bocarro mestre dela estar já mui entrado da idade, e já o ano passado dei conta a vossa magestade da artilharia de ferro que trouxe a nao inglesa que o Conde mandou a China, a qual tem mostrado a experiencia que não he muito boa e ao provar

⁸⁷¹ “Sobre a fundição de artilharia de ferro. De 8 de Março de 1634”, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 363.

arebentarão seis peças. No que toca a se mandar daqui emprego por conta da fazenda de vossa magestade he couza que senão pode efectuar no estado em que ela se acha, e porque as muitas armadas que tenho fabricado e em particular a de alto bordo e os contínuos socorros que se mandão as fortalezas, e o faltar ha dous anos os que vinhão desse Reino tem esgotado os cabedaes de maneira que não vejo couza de que possa lançar mão”⁸⁷². Por esta razão, o vice-rei enviava dinheiro do socorro à Biscaia para a compra de dois mil quintais de ferro⁸⁷³.

Outras matérias-primas foram igualmente importantes, como é o caso do cairo, das cotonias e do breu. Tal como aconteceu com o ferro, estes materiais eram, numa fase inicial, trazidos do reino.

Afirmava o Padre Baltazar Gafo que era das Maldivas que estava o sustento da Índia, pois possuía o melhor cairo que havia: “Também agora, chegando a Cochim, cidade onde se carregão as naos pera o reyno, se fez hum rey christão; sera de idade de vinte annos; he rey de onze mil ilhas [Maldivas], as mais delias são pequenas, huma por outra, de meia legoa; ha-de estar entre nos outros, ate que ho instruyamos em a fee e em os sacramentos, etc. Ao que parece, tem sugeito pera se prantar em elle bem a fee; este esta jaa quasi casado com huma filha de huma molher honrrada e virtuosa desta cidade. Suas ilhas estão daqui sessenta legoas; sem esta terra não se pode sustentar a índia/ porque delia vem o cayro que he o esparto e como o linho de Portugal, de que se fazem os calabres para as naos. Esperamos em o Senhor que, pois temos a cabeça, que se farão também christãos os membros”⁸⁷⁴.

O cairo era o nome dado à fibra retirada da casca dos cocos, utilizado para o fabrico dos cabos, de enxárcias e na calafetagem dos navios, substituindo a estopa de

⁸⁷² “Carta sobre a grande diligência que se tinha na fundição de artilharia, pedindo-se-lhe remetesse mais alguma. De 11 de Dezembro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 415v.

⁸⁷³ “Carta para que se enviassem aquele estado vários géneros para a fabrica das naus não se bolindo do dinheiro do socorro e que se continuasse na execução da divida do Arcebispo de Goa, D. Frei Manuel Teles Barreto. De 25 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 36, fl. 240.

⁸⁷⁴ “Carta do Padre Baltazar Gago. 8 de janeiro de 1552”, BA, 49-IV-49, fl. 159v-160, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 5, p. 82-85.

linho, não só por ser mais económico, como também por ser melhor tecnicamente, graças à sua elasticidade e duração⁸⁷⁵. Por isso, a compra de cocos na Índia foi um elemento importante, já que dele se retirava o cairo que abastecia outros estaleiros.

Logo no período manuelino havia circulação de cairo de um espaço para outros, na costa do Malabar. Em 1510, pedia-se a Lopo Alvarez, almoxarife de Cananor, para que fossem enviados 150 bares de cairo a Cochim⁸⁷⁶. O mesmo volta a acontecer em 1512, com a entrega de 50 quintais de cairo ao mestre de nau Santa Maria da Ajuda⁸⁷⁷, e de todo o cairo possível para reparação das naus que iam na frota a Benastarim, sem sequer ser pesado, porque era de grande brevidade que fossem concluídas⁸⁷⁸. Por volta de 1513, ordenava-se ao almoxarife dos armazéns de Cananor que desse todo o cairo que tinha ao almoxarife de Cochim: “Almoxarife do almazem de cananor escrivão de voso officio o capitam geral etc. vos mando que mandes todo o cairo e calabretes que tiverdes ao almoxarife de cochim e serlhea entregue perante o escrivão que o carregara sobre ele”⁸⁷⁹. Também devia ser dado ao cordoeiro todo o cairo existente, a fim de este produzir amarras e enxárcias para as naus do rei, e o azeite necessário para o trabalho

⁸⁷⁵ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 141-142.

⁸⁷⁶ “Idem, ao dito almoxarife Lopo Alvares para dar aos escrivães das naus que manda a Cochim, cento e cinquenta bares de cairo repartido por eles. De 16 de Outubro de 1510”, 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. 4, p. 317.

⁸⁷⁷ “Idem, ao mesmo, para dar ao mestre da nau Santa Maria da Ajuda, da armada de Dom Garcia um estrem cairo para amarrar a nau, cinquenta quintaes de cairo para entregar ao mestre da nau Santa Maria da Luz, e outros cinquenta para entregar em Cochim. De 12 de Outubro de 1512”, 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. 5, p. 224.

⁸⁷⁸ “Idem, ao almoxarife dos mantimentos de Cananor Lopo Alvares para dar e repartir pelas naus e navios da frota que vai a Benastarim, todo o cairo que tiver sem se pesar por mais brevidade e despacho. De 13 de Outubro de 1512”, 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. 5, p. 229.

⁸⁷⁹ “Idem, do mesmo, ao almoxarife do almazem de Cananor para mandar todo o cairo e calabretes que tiver ao almoxarife de Cochim. De 6 de Dezembro de 1513”, 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. 5, p. 469.

na cordoaria⁸⁸⁰. Em 1514, era ordenado que se pagasse a onze negros malabares cerca de onze fardos de arroz, por terem ido buscar cairo⁸⁸¹.

No decurso do reinado de D. João III, Chaul aparece como espaço hipotético da existência de cairo. Tal é coincidente com as queixas para socorrer uma armada para a qual já não havia cairo nos armazéns, nem em terra, nem em Chaul⁸⁸². Os dados coligidos apontam para o facto de a compra do cairo estar a cargo de particulares, nomeadamente quando os moradores de Cochim perderam a sua licença para navegarem até às Maldivas, de onde traziam cairo, e apesar de reforçarem esse pedido de licença ao rei: “Vosa senhoria leixou de nos conseder a navegação das ilhas das Maldivas por enformasões de alguns moradores em contrario segundo somos enformados por Niculao Gonçaves do que fiquamos mui confusos e algum tanto ou muito desconsolados porque nesta terra como nela não ha outras rendas nem erdades senao ho navegar e pola pobreza ser grande nos homens desta terra tinhamos por remedio mandar as ilhas arros e trazer de la cairo e caurim com que tao bem servimos sua alteza quando lhe he neessario pera suas armadas ho que temos pera nos não aver niso nenhum inconveniente ir la porque se não da niso nehuuma apresão nas ilhas mas antes ficam e são favoresidas e sustentadas polos mantimentos que lhe levamos. Asi que sendo nos senhor defeso se privão dos bens - a saber - que este povo resebe niso muita nececidade porque se pode sem isso mui mal sustentar e as ilhas muito pior por os mantimentos od arros e outras merquadorias que lhe não vão e portanto pede este povo com todo acatamento devido a vossa senhoria aja por bem comseder de novo esta

⁸⁸⁰ “Idem de Manuel da Cunha, capitão de Cananor ao almoxarife Lopo Alvares para dar ao condestavel, ao mestre das obras, ao dos ferreiros, ao armeiro, ao carpinteiro, ao besteiro os objectos que lhes são precisos e as mais coisas pertencentes aos seus ofícios. De 12 de Dezembro de 1510”, 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. 6, p. 405-406.

⁸⁸¹ “Idem do mesmo ao dito almoxarife para dar a onze negros malabares que foram ás ilhas na caravela Anunciada, buscar cairo onze fardos por quarenta e dois dias que nella serviram e isto por conta de sua soldada. De 6 de Novembro de 1514”, 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. 6, p. 162-163.

⁸⁸² “Carta de Gaspar de Syqueira para D. João de Castro. Baçaim, 13 de julho de 1546”, “Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 113-115.

merce de poderem la ir e agora ha pera isso muito rezão pois anda la capitão mor e não consintira que os que la formos que lhe fasamos cousa que se lhe nao deva fazer”⁸⁸³. Para o reinado de D. Sebastião conhecem-se contratos de arrendamento com mercadores, a fim de irem buscar cairo e breu a Sofala e a Melinde⁸⁸⁴, e com Filipe I concede-se aos capitães das fortalezas o direito de adquirirem, livremente e sem pagar tributos, marfim, âmbar, breu e cairo⁸⁸⁵.

O caso de Querimba, que surge como referência no período de governação de D. João III, é muito peculiar, já que não era vendido aos portugueses cairo, porque os cristãos também não queriam vender as suas mercadorias ao povo nativo. Por outro lado, a guerra com os povos aliados do rei português – Mombaça e Brava – não ajudava a que a transação fosse possível⁸⁸⁶.

Quando o cairo chegava ao armazém devia ser devidamente registado a nível da quantidade e qualidade, pelo cordoeiro. Se viesse danificado, não devia ser recebido pelo oficial do armazém. Contudo, se tivesse danificado por sua falta de cuidado era devidamente penalizado, pagando por isso. Já na cordoaria, deveriam ser, posteriormente, contabilizadas as peças feitas pelo cordoeiro⁸⁸⁷.

A partir de 1615, começaram a surgir queixas da falta de cairo, devido ao valor baixo com que estava a ser comercializado. Neste seguimento, ordenou-se que se encarecesse o cairo, de modo a ter mais quantidade no ano seguinte⁸⁸⁸. Por outro lado, esta falta, que se estendia ao breu e às cotonias, também se devia aos maus pagamentos

⁸⁸³ “Carta da cidade de Cochim para D. João de Castro. Cochim, 22 de março de 1548”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 480-484.

⁸⁸⁴ “Alvará d’el rei sobre o trato do breu e cairo em Sofala e Moçambique. De 12 de março de 1562”, Livro 3º das ordens régias, fl. 213v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 2, p. 498-499.

⁸⁸⁵ “Provisão régia de Filipe I. De 1593”, BFUP, Livro das Monções, Livro 5, fl. 42-43; Ficheiro 2, Gaveta 1, Divisão 8: 13-16-44 | 1/5/1.

⁸⁸⁶ “Carta da cidade de Cochim para D. João de Castro. Cochim, 22 de março de 1548”, “Coleção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1983, tomo III, p. 480-484.

⁸⁸⁷ “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

⁸⁸⁸ “Carta de 5 de Fevereiro de 1615”, AHU, Índia, caixa 3, doc. 45.

que se fazia aos vendedores, que preferiam, depois, vender aos mercadores islâmicos⁸⁸⁹.

É no reinado de Filipe III que se iniciam as experiências de plantio de caíro nas terras de Salsete: “Encomendovos muito que da volta destas naos seja o não tiverdes feito, respondeas ao que por carta de 30 de março de 1630 vos mandey escrever em razão da proposta que Isidoro de Lemos ouvidor das terras de Salsete havia feito sobre se lavrar nelas caíro, como nas vias da nao Monte do Carmo escrevestes que o faríeis”⁸⁹⁰. No entanto, surgem vozes, como de Isidoro de Lemos, ouvidor de Salsete, contra este plantio, já que as pessoas das Maldivas viviam deste plantio e com o plantio em Salsete e Bardez ficavam sem nada: “Porei nos conselhos que vossa magestade me manda esta proposta de Isidoro de Lemos, sem embargo que entendo que tem mui pouca substancia, porque posto que ha cocos em Salsete e Bardez, mas o fazer caíro deles he em gente que não tem outra cousa em que trabalhar, e a este respeito andão os das Ilhas de Maldiva e Mamale neste trato por não terem outro remedio; contudo procurarei todos os meios para que nas terras de vossa magestade ajão todas as cousas que nos são necessarias de fora”⁸⁹¹.

Era certo que a quantidade de caíro e de linho que existiam na Índia eram suficientes para produzir enxárcia, ficando mais barato que a sua importação do reino, como afirma o rei em 1624: “Vendo o que me escrevestes em 21 de Março do anno passado de 1623 aserca de se vos enviarem mil e quinhentos quintaes de enxarcea e algus barris de alcatrão per conta do dinheiro do socorro me pareceo dizer vos que tenho informação que nesse Estado há muito caíro e tambem há linho de que se pode

⁸⁸⁹ “Alvará sobre o vice-Rei, governandor, e vedores da fazenda do Estado da India fazerem prompto pagamento de tudo o que se comprar para provimento dos armazens e armada.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 9, fl. 312, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 3, p. 432-433.

⁸⁹⁰ “Filipe III ordenou ao vice-rei, conde de Linhares, que na volta das naus respondesse à sua carta de 30 de março de 1630 sobre a proposta de Isidoro de Lemos, ouvidor das terras de Salsete, para nelas se lavrar caíro. De 14 de março de 1632] - Resposta do Vice-rei [D. Miguel de Noronha participou a Filipe III que, nas vias dos anos anteriores, já enviara parecer sobre a proposta de Isidoro de Lemos. De 12 de janeiro de 1632”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 200.

⁸⁹¹ “Não se faz Caíro em Salsete e Bardez porque vem das Ilhas de Maldiva e Mamale. De 12 de novembro de 1630”, Livro 14, fl. 31, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1253.

fazer enxarcea por menos despeza do que custará enviando se deste reino demais de aver agora della pollo que vos encomendo procureis se faça semear nessas partes linho canhamo pera enxarcea de minhas armadas nas terras em que a sementeira della se puder fazer. E porque os galeões de socorro levão os mestres cantidade de enxarcia de sobreselentes, fareis que se lhe vejam os paioes tanto que chegarem, para se por em arrecadação a que lhes não ouver servido na viagem”⁸⁹². Contudo, a falta de alcatrão no Estado da Índia condicionava a produção de enxarcia, o que fazia com que fosse pedido constantemente o seu envio do reino⁸⁹³. Para substituir o alcatrão, por vezes recorria-se ao uso do breu.

O breu era uma mistura de pez, sebo, resina e outros componentes, que servia para untar os navios e alguns cabos, de forma a protegê-los da ação da água. O pez era extraído da madeira, sob ação do calor e o breu era cozido em vinagre até ficar coalhado⁸⁹⁴. Numa fase inicial, como os restantes recursos materiais, o breu era proveniente do reino, até 1514, quando se compreende que em Canpar existia breu capaz de ser trabalhado, sendo pedido para ser enviado para Malaca⁸⁹⁵. Rapidamente se percebeu que havia breu nas Maldivas, Queda⁸⁹⁶ e Moçambique⁸⁹⁷.

Algumas queixas foram surgindo no período joanino, por falta de breu nos armazéns. Por esta razão, o rei determinou que o breu deveria ser entregue no armazém

⁸⁹² “Carta para o vice rei fazer semear linho para as enxarcias por ser mais fácil do que a sua condução para aquelas terras. De 20 de Março de 1624”, ANTT, Livro das Monções, Livro 20, fl. 201, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 10, p. 264-265.

⁸⁹³ “Carta sobre a quantidade de linho que no Norte e no Sinde havia onde poderia fazer enxarcia para cabos reais. De 23 de Fevereiro de 1629”, ANTT, Livro das Monções, Livro 26, fl. 331.

⁸⁹⁴ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – Breu. In “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 111.

⁸⁹⁵ “Carta de Rui de Brito Patalim a D. Afonso de Albuquerque. Malaca, 6 de janeiro de 1514”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 1, mç. 14, doc. 52, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 41-65.

⁸⁹⁶ “Carta a El-Rei D. Manuel. Malaca, 20 de agosto de 1518”, ANTT, Gavetas, Gav. 15, mç. 21, nº 16, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 88-111.

⁸⁹⁷ “Tratado da Carta de D. António da Silveira para el-rei. De 18 de Julho de 1518”, ANTT, Carta dos vice-reis da Índia, nº 13, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 538-573.

mal chegasse, e fosse comprado, de forma a evitar que fosse para outras casas, onde era armazenado durante algum tempo e posteriormente vendido mais caro. Estava ao encargo do feitor comprar e estabelecer contratos de compra de breu e de cotonias para os armazéns, garantindo que estes fossem mais baratos⁸⁹⁸. Em 1593, era concedido pelo rei aos capitães de Sofala e Moçambique o monopólio de resgate destes produtos⁸⁹⁹. Mais uma vez, temos aqui, claramente, o envolvimento dos particulares nas transações comerciais de produtos que eram necessários a uma atividade que era do rei.

Com Filipe II há o retorno do envio de breu do reino, por se considerar que era mais barato: “Pareçeome advertir neste lugar a vossa magestade de como todas as naos novas que vem desse Reino trazem duas alcaixas por banda pera fazer e como isto assi seja em perfeição da obra tenho duvida a que assim se mande fazer nesse Reino e que possa la acontece o que qua as vezes socede que he darse huma obra de empreitada e deixaremna por fazer levando o dinheiro (...) como se a fizerão e os mestres que o dessimulão eles sabem o porque/ isto sendo assim alem de ser em dano da fazenda de vossa magestade ca vem aa emportar muito porque nisto e nos vaos que tambem nao trazem como as alcaixas se funda principalmente a ocasião de tamanhos gastos como o concerto das naos fazem o que vossa magestade deve mandar ver e remedear. E porque detremino de as consertar por ordem minha como atras digo sera de muito menos gasto mandar vossa magestade os oficiais da casa da india me mandem breu, e pregadura que conforme estas cousas valem la mais baratas montara mais que os intereces dos reales que vos e quase gastão neste serviço”⁹⁰⁰.

Contudo, no reinado de Filipe III continuou-se a adquirir breu no Estado da Índia, sobretudo com Malaca, pedindo-se que de lá viesse grande quantidade, pela grande falta que havia nos armazéns da ribeira de Goa⁹⁰¹. Para além disso, o capitão de

⁸⁹⁸ “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

⁸⁹⁹ “Provisão régia de Filipe I. De 1593”, BFUP, Livro das Monções, Livro 1, fl. 32-33; BFUP, Ficheiro 2, gaveta 1, divisão 19: 3/5.

⁹⁰⁰ “Carta do Vedor da Fazenda de 1 de Janeiro de 1618”, AHU, Índia, caixa 5, doc. 62.

⁹⁰¹ “Carta sobre a Fortaleza de Malaca, socorros que lhe forão por Luis Martins de Souza, que entrou na dita capitania e ser falecido D. Frei Antonio de Rozario, Bispo daquela cidade. De 12 de Outubro de 1637”,

Mombaça era obrigado a entregar trinta bares de breu, anualmente, ao feitor de Moçambique, que devia esperar as naus do reino. Se não viessem e se não fosse necessário para qualquer concerto, tinham autorização para o vender⁹⁰². A importância que esta matéria adquiriu fez com que o rei tentasse controlar a sua circulação, de forma a evitar os empréstimos indevidos que aconteciam na ribeira de Goa, e que em parte era a razão para a falta de breu no estaleiro⁹⁰³.

As cotonias eram tecidos em cânhamo, com tramas de algodão utilizadas para a produção de velas das embarcações⁹⁰⁴. É quase certo que, numa fase inicial, as telas para velas fossem remetidas do reino, tal como as restantes matérias-primas. É importante fazer uma referência ao pano de treu provido de Vila do Conde, que nos inícios da presença portuguesa na Índia, eram levados para a Índia, salvaguardando localmente as reparações necessárias⁹⁰⁵. Mas já em 1511 verificamos a compra de cotonias a particulares, quando o feitor de Goa recebeu do feitor de Cananor quinze cotonias brancas, por intermédio de Mainale, «mouro» de Cananor⁹⁰⁶. Eram vários os envios de cotonias para as velas das naus que iam para a Índia. Isto não surpreende num universo manufactureiro em que a produção têxtil era uma componente essencial.

ANTT, Livro das Monções, Livro 42, fl. 5v-7; “Sobre a fortaleza de Malaca, Armada que a ela foi em Abril do ano passado e o socorro que também se mandou em setembro, e vão os papéis que acusa. De 4 de Fevereiro de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 11-12.

⁹⁰² BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 13.

⁹⁰³ “Alvara sobre se não emprestar dos almazens nem da ribeira de Goa mastros, verga, enxarcea, poleame, quoadernos, ancores, pregaduras, breu, cairo, vellas, lonas, artilharia de bronze e ferro coado pelouros, etc. De 29 de Março de 1627”, ANTT, Livro das Monções, Livro 24, fl. 309, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 431.

⁹⁰⁴ ESPARTEIRO, António Marques – Cotonía. In “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001, p. 175.

⁹⁰⁵ 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.

⁹⁰⁶ “Idem do mesmo de haver recebido do dito feitor de Cananor por Mainale, mouro da mesma cidade mil e quinhentos panos pretos de Cambaia, e trezentos fardos d'arroz chambaçal. De 7 de Fevereiro de 1511”, 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. 6, p. 417.

Estes pedidos continuaram no reinado seguinte, embora não na mesma proporção, como ocorre com o envio para o Estreito de Meca de cotonias para serem feitas velas⁹⁰⁷.

Em 1607, não se conseguia calcular ao certo as despesas das matérias-primas envolvidas no processo de construção naval, mas tinha-se consciência que eram elevadas: “Nestas quatro adições (conserto, ferro, cobre, pregadura) se gasta e despemde muito dinheiro e neste tempo em muito maes, ho mesmo no custo do breu, sifa, cairo e cotonias”⁹⁰⁸. Em 1615⁹⁰⁹, as cotonias compradas em Balagate rondavam os 7 200 reis⁹¹⁰ por corja, e as que se compravam em Cambaia custavam cerca de 7 920 reis⁹¹¹. Verifica-se uma subida significativa do preço deste produto, visto que em 1636, uma corja valia cerca de 13 680 reis⁹¹².

Em suma, é evidente que as matérias-primas registadas são variadas, sendo a madeira, salitre, cobre e a pólvora aquelas que mais se destacam. Sobre as madeiras é importante realçar que não existiu na Índia um só tipo de madeira que os portugueses tenham utilizado. Foram várias as espécies a que recorreram, sendo que cada uma poderia compor uma parte de uma embarcação. No seu cômputo geral, parece que a teca e a angelim foram as mais utilizadas, oriundas da costa do Malabar, onde igualmente se iniciou a fixação dos primeiros estaleiros. Pode-se também verificar que a facilidade de acesso e a proximidade da madeira constituíram um fator preponderante na fixação dos estaleiros portugueses.

⁹⁰⁷ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁹⁰⁸ “Rendimento e despesa do Estado da India de hum anno (1607)”, BA, cod. 51-VI-54, fl. 271-293, SILVA, José-Gentil da – Une image de L'Estado da India au debut du XVII siècle et ses enseignements. “Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian”, nº 4 (1972), p. 242-287.

⁹⁰⁹ “Conta dos cabedais (...). De 1615”, AHU, Índia, caixa 3A, doc. 187.

⁹¹⁰ O valor original é de 20 xerafins a corja. Conversão feita por nós.

⁹¹¹ O valor original é de 22 xerafins a corja. Conversão feita por nós.

⁹¹² O valor original é de 38 xerafins e meio a corja. Conversão feita por nós. “Certidão do almoxarife João da Costa Perestrelo, dando inteiro cumprimento à portaria do vedor da fazenda geral, sobre o que fora comprado com o dinheiro do socorro. De 26 de Novembro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 158-164v.

É certo que existiu uma rede de abastecimento de matérias-primas ao longo do Estado da Índia, igualmente articulada com o reino. Lembremo-nos do caso das madeiras, tão solicitadas no reino pela sua elevada qualidade, indo sobre a forma de componentes estruturais, ou até mesmo do envio do reino de alcatrão, pela grande falta que havia no Estado da Índia. Sem dúvida, que sem esta relação recíproca não era possível desenvolver a atividade de produção e reparação naval no Estado da Índia. Contudo, também é de salientar que muitos dos materiais eram adquiridos dentro do Estado da Índia, vindos de múltiplas proveniências, desde as Maldivas a Malaca, o que revela a sua autossuficiência e a capacidade de adaptação às faltas de matérias-primas, como foi o caso da substituição do alcatrão por breu. A qualidade dessas matérias-primas, os preços de mercado e as contingências na aquisição e circulação, mesmo dentro do vasto espaço do Estado da Índia, ou fora dele, como ocorre com a China e o Japão, são fatores a considerar para compreender as tendências apontadas.

Por fim, importa destacar o papel dos intermediários privados, comerciantes contratualizados ou não, com quem a coroa estabelecia uma relação próxima, para a aquisição de produtos. Esses intermediários eram também mercadores locais. Praticamente não existiram monopólios comerciais por parte da coroa sobre estas matérias-primas, porque as próprias conjunturas exigiam a busca de opções alternativas quando as dificuldades ou a falta de matéria-prima eram evidentes. Recordemos que em 1630, depois de um período de guerra, fome, mortes e seca, recorreu-se a contratos com mercadores islâmicos para a aquisição de madeira, embora desde cedo estes tipos de contratos já se celebrassem com capitães de fortalezas e outros representantes da coroa portuguesa. Outros produtos, como é o caso do salitre, sempre estiveram dependentes da contratualização externa, assim como outros, como ocorre com a pólvora, no Norte, cuja contratualização vimos ser entregue à Companhia de Jesus⁹¹³.

⁹¹³ “Resposta de D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, ao rei Filipe III datada de 15, Dezembro de 1626”, ANTT, Livro das Monções, Livro 24, fl. 12v, nº 59, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 341-342.

3. Tecnologia

Falar sobre a técnica da construção naval no Estado da Índia, implica ter em conta as técnicas de construção que se aplicavam no reino, já que as tipologias de embarcações eram as mesmas, e sabemos que partiam do reino mestres para a Índia para ensinar e transmitir os processos de construção.

Segundo Francisco Contente Domingues⁹¹⁴, a literatura acerca da construção naval, produzida entre 1580 e 1630, dividia-se em três grupos: um primeiro constituído por tratados, um segundo de regimentos gerais e um último grupo de regimentos especiais, que compreendiam normas de construção de embarcações particulares, sendo estes casos escassos. No grupo dos tratados, o autor inclui o “Livro da Fabrica das Naos” de Fernando de Oliveira, o “Livro Primeiro de Architectura Naval” de João Baptista de Lavanha, e o “Livro das Traças de Carpintaria” de Manuel Fernandes. Diferentes entre si, estes tratados elucidam, de forma complementar, sobre o pensamento técnico ligado à construção naval na altura. O livro de Fernando de Oliveira apresenta questões teóricas sobre a construção naval, ao passo que, o livro de Lavanha centra-se mais em elementos fundamentais à construção, de um ponto de vista mais prático. Por fim, o livro de Manuel Fernandes é um verdadeiro manual de carpintaria, onde a prática impera.

Dos regimentos gerais, geralmente produzidos para a produção de uma embarcação específica, não se conhecem os seus autores ou o ano de produção⁹¹⁵.

Do ponto de vista prático, Lavanha era da opinião que a arquitetura naval devia começar pelo traçado no papel, para depois se passar para o modelo⁹¹⁶. A construção de uma embarcação, e seguindo o livro de Oliveira, iniciava-se com o estabelecimento do comprimento da quilha, que passaria a ser a unidade de referência para continuar o

⁹¹⁴ DOMINGUES, Francisco Contente – “Os navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na architectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII”. Lisboa: Centro de História, 2004.

⁹¹⁵ Para outra explicação sobre esta questão vide CASTRO, Filipe – “The Pepper Wreck. A portuguese indiaman at the mouth of the tagus river”. Texas: Texas A&M University Press, 2005, 43-47.

⁹¹⁶ DOMINGUES, Francisco Contente – “Os navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na architectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII”. Lisboa: Centro de História, 2004, p. 228.

processo de construção. Como constata Pimentel Barata, para o mestre da ribeira o cálculo da tonelagem de uma embarcação passava pela construção da quilha, que determinava uma certa classe de tonelagem estabelecida em tabela⁹¹⁷. Após definido o comprimento da quilha, que devia estar em consonância com a tonelagem que a embarcação deveria ter, iniciava-se a construção com a colocação do chão, depois os lançamentos da proa e da popa, que permitiam aumentar a estrutura da quilha mais ou menos uma vez e meia. O passo seguinte era o cadaste que rematava a embarcação na popa, e que era ligado à quilha por um conjunto de peças rígidas. O leme era colocado e “articulava-se com o cadaste sobre o sistema de machos e fêmeas, devendo rolar perfeitamente sem passar água entre eles”⁹¹⁸.

Logo colocada a quilha e feitos os lançamentos, colocava-se a caverna mestra, “que decidia o desenho do casco do navio e era uma das peças estruturais mais importantes”. Colocada a mestra seguiam-se todas as outras cavernas até às almogamas, que eram as últimas cavernas, que se colocavam sobre a quilha, por meio de uma regra bem calculada⁹¹⁹.

Como afirma Contente Domingues, “quilha, lançamentos e caverna constituíam o esqueleto do navio”. Após criado o esqueleto, era forrado com tábuas, e assim, concluía-se a primeira parte do processo de construção. Na fase seguinte era chamado o mestre construtor, a quem cabia a responsabilidade de decidir acerca do liame, e sobre outros processos construtivos⁹²⁰.

⁹¹⁷ BARATA, João da Gama Pimentel – “Estudos de Arqueologia Naval”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, vol. I, p. 160.

⁹¹⁸ 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, p. 228-230.

⁹¹⁹ 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, p. 231.

⁹²⁰ 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, p. 231-234.

O rumo era a medida com que normalmente se trabalhava nos processos de construção de navios de grande porte, sendo para os restantes, mais pequenos, aplicado a goa⁹²¹, que era igual ao meio rumo⁹²².

Importante é também compreender as características construtivas de algumas tipologias de embarcações específicas, e sobretudo aquelas que eram usadas mais no Estado da Índia, como é o caso da nau, do galeão e dos navios de remo.

A nau surge no período em que se dá a abertura para o mundo Índico e quando se verifica que a caravela latina revelava limitações para realizar viagens de longa distância, por duas razões: primeiro, pela falta de robustez que aguentasse os novos mares, e em segundo lugar, pela falta de capacidade para levar todos os mantimentos necessários para os marinheiros, numa viagem longínqua como era à Índia⁹²³. Acresce a sua limitada capacidade de transporte de carga, no retorno. Era fundamental a existência de navios de alto bordo, como a nau.

Henrique Lopes de Mendonça afirma que no período manuelino, as naus não passariam das 400 toneladas⁹²⁴, embora afirme que este valor não é exato, ao passo que, Contente Domingues garante que em 1511, D. Manuel dava ordem de construção de quatro naus para a Carreira da Índia, tendo cada uma cerca de 460 toneladas⁹²⁵. No entanto, ao que tudo indica, em Cochim construía-se, entre 1511 e 1513, a nau Santa

⁹²¹ Esta medida terá sido, não se sabendo ao certo a sua origem, importada do Mediterrâneo, provavelmente de Génova. CASTRO, Filipe – Os navios dos séculos XVI e XVII: linhas gerais de evolução; unidades de medida e arqueio. In DOMINGUES, Francisco Contente (coord.) – “Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668”. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, p. 36.

⁹²² 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, p. 236-237.

⁹²³ 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, p. 243-245.

⁹²⁴ MENDONÇA, Henrique Lopes – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI”. Lisboa: Ministério da Marinha, 1971, p. 8.

⁹²⁵ 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, p. 247.

Catarina do Monte Sinai que atingia as 800 toneladas⁹²⁶. No reinado de D. João III a sua tonelagem rondava os 800 e os 900 tonéis⁹²⁷.

Em 1570 e com a instituição do “Regimento do trato da pimenta, drogas e mercadorias da Índia”, D. Sebastião limitava as tonelagens das embarcações da Carreira da Índia, fixando o valor das suas tonelagens entre os 300 e os 450 tonéis. Segundo Contente Domingues: “a lei parece querer garantir um equilíbrio óptimo entre as capacidades de carga e marinheiras dos navios, pois não evitaria o seu crescimento puro e simples: como o cálculo do arqueio dizia apenas a respeito ao espaço abaixo do convés, restaria simplesmente ao armador aumentar os castelos para fazer subir o volume da nau. A promulgação da lei indicia, porém, que essa tendência de crescimento era visível e começava a tornar-se desaconselhável. O limite dos 450 tonéis tinha de produzir algum efeito, já que a elevação dos castelos tinha limites”⁹²⁸. A discussão acerca das naus terem três ou quatro cobertas foi longa, existindo debates testemunhados para 1605, 1619, 1622 e 1627. Também na Índia se fez repercutir os efeitos destas discussões, como veremos mais à frente⁹²⁹.

Em 1580, Fernando de Oliveira afirmava que o ideal era que as naus tivessem uma tonelagem entre as 800 e as 1000 toneladas⁹³⁰. Todavia, tecnicamente tornavam-se pouco operacionais, sendo difíceis de marinhar e de manobrar, como se verificou nos confrontos contra os holandeses e os ingleses. Olhando para os documentos técnicos,

⁹²⁶ MENDONÇA, Henrique Lopes – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI”. Lisboa: Ministério da Marinha, 1971, p. 9.

⁹²⁷ Para saber mais sobre as naus da Carreira da Índia, vide MONTALVÃO, Carlos – Portuguese ships and their designs in the Indo-Portuguese maritime trade. In TRIPATI, Sila – “Maritime contacts of the past. Deciphering connections amongst communities”. Nova Deli: Delta Book World, 2015, p. 698-728. Disponível em: <URL: (99+) (PDF) Portuguese ships and their designs in the Indo-Portuguese maritime trade_Carlos Montalvão.pdf | Carlos Montalvão - Academia.edu>.

⁹²⁸ 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, p. 247.

⁹²⁹ 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, p. 249.

⁹³⁰ 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, p. 250; MENDONÇA, Henrique Lopes – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI”. Lisboa: Ministério da Marinha, 1971, p. 9.

como os regimentos para embarcações da Carreira da Índia, o que vemos são esquemas de construção de naus com 17 rumos de quilha e 600 toneladas⁹³¹.

“Uma nau pode caracterizar-se desta maneira: navio redondo de alto bordo, com uma relação de 3:1 entre o comprimento e a largura máxima, três ou quatro cobertas, castelos de popa de três pavimentos (tolda, alcáçova, e chapitêu) e proa de dois (guarita e sobreguarita) cuja arquitectura se integra perfeitamente no casco; arvorada com três mastros, o grande e o traquete com pano redondo, e o da mezena com pano latino. É um navio de carga por excelência, destinado a percorrer longas distâncias em rotas conhecidas, tirando partido do aparelho pelo conhecimento prévio dos regimes de ventos, mas andava armado com peças de grande calibre”⁹³².

O galeão era tradicionalmente uma embarcação destinada para a guerra naval, surgindo num período de consciência da necessidade de uma embarcação que fosse capaz de lutar contra os turcos e árabes do Oriente, e defender as rotas marítimas de um monopólio comercial que se estava a criar⁹³³. Como diz Francisco Contente Domingues “o galeão português do século XVI era um navio redondo de alto bordo, do tipo da nau, mas com algumas características diferentes que indiciam ter sido especificamente pensado para a guerra no alto mar. As linhas do casco eram mas afiladas e o bordo mais baixo, tal como os castelos de popa e proa, o que lhe conferia melhores capacidades marinheiras, reforçadas por um aparelho composto por quatro mastros, os da vante (grande e traquete) com pano redondo, e os da ré (mezena e contra-mezena) com pano latino, aparelho este que se distinguia do da nau pelo acrescento do mastro da contra-mezena junto à popa”⁹³⁴.

⁹³¹ 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, p. 251.

⁹³² 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, p. 252.

⁹³³ BARATA, João da Gama Pimentel – “Estudos de Arqueologia Naval”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, vol. I, p. 306.

⁹³⁴ 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, p. 252.

A tonelagem não definia o que era um galeão, já que podia existir um galeão de 1000 toneladas como um com 100 toneladas⁹³⁵. Para compreendermos as diferenças entre um galeão e uma nau basta percebermos que um galeão de 500 toneladas tinha mais um rumo que uma nau de 600 toneladas, como constata Pimentel Barata⁹³⁶.

Já no período de D. João de Castro (1545-1548) e, portanto, coincidente com a fase governativa de D. João III, podemos alegar a existência de galeões com 200 toneladas, e naus, com 80 até 600 toneladas, estando esta referência clara nos tratados⁹³⁷.

Apesar de ter qualidade e características para servir na guerra do mar, o galeão serviu também como navio comercial, carregando pimenta, graças à sua característica de navio bojudo, que o tornou uma embarcação bifuncional⁹³⁸. Parece que o envio de galeões para a Índia iniciou-se em 1519. E entre 1542 e 1543, dois deles serviram como cargueiros da Carreira da Índia, devido a uma pequena crise. Foram no total, desde este ano até 1580, enviados cerca de trinta galeões à Índia e da Índia foram para o reino três, que tinham sido construídos na Índia⁹³⁹.

Partindo da divisão feita por Francisco Contente Domingues, fazem parte dos navios de remo as galés, galeotas e bergantins, difíceis, por vezes, de se distinguir das fustas no Oriente. Em comparação com os navios de alto mar, estes navios eram muito mais custosos, tinham uma insuficiência quanto ao nível de atuação, não conseguiam

⁹³⁵ MENDONÇA, Henrique Lopes – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI”. Lisboa: Ministério da Marinha, 1971, p. 30.

⁹³⁶ 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, p. 258; BARATA, João da Gama Pimentel – “Estudos de Arqueologia Naval”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, vol. I, p. 283-284.

⁹³⁷ 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, p. 258.

⁹³⁸ 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, p. 258; PISSARA, José Virgílio – “O Galeão português e o desenvolvimento das marinhas oceânicas. 1518-1550”. Tese de doutoramento. Lisboa, 2016, p. 282.

⁹³⁹ PISSARA, José Virgílio – “O Galeão português e o desenvolvimento das marinhas oceânicas. 1518-1550”. Tese de doutoramento. Lisboa, 2016, p. 282.

navegar em alto mar, e tinham um baixo aproveitamento comercial⁹⁴⁰. Contudo, foram o tipo de embarcação mais utilizado no Oriente e no Norte de África.

Devemos entender os navios dos séculos XVI e XVII como elementos em evolução, que resultaram de adaptações oriundas de ideias novas adquiridas pelos construtores locais, alterando os métodos tradicionais de um dado estaleiro⁹⁴¹.

Antes de compreendermos a construção naval na Índia devemos ter em atenção que a produção de conhecimento e o exercício técnico se posicionam no lugar onde se vão integrar e que se moldam a essa “personalidade regional”. Trata-se de uma prática social que se baseia nas circunstâncias históricas e na própria geografia em que se insere⁹⁴².

O sistema construtivo das embarcações indianas parece ter seguido os mesmos procedimentos que os processos de construção naval que se aplicavam no reino. Consideravam, como os portugueses, que a quilha era a espinha dorsal do navio, pois era o elemento que lhe concedia estabilidade. Se as embarcações fossem de pequeno ou médio porte, tendo um comprimento de quilha mais ou menos de 5 metros ou menos, poderia ser utilizado um só tronco de madeira para a sua feitura. Se fossem embarcações de longas quilhas, utilizavam-se duas peças de madeira de árvore da mesma espécie, que eram unidas pela prancha. No entanto, por norma limitava-se o tamanho da quilha a 90 pés, que representariam cerca de 500 toneladas de arqueação, porque era difícil encontrar uma peça de madeira inteira sem defeitos. A importância que davam ao assentamento da quilha contribuía para que a sua aplicação não fosse feita num dia ao acaso, mas sim num dia escolhido pelo conselho de *kanakkan* ou por

⁹⁴⁰ 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, p. 269.

⁹⁴¹ CASTRO, Filipe – Os navios dos séculos XVI e XVII: linhas gerais de evolução; unidades de medida e arqueio. In DOMINGUES, Francisco Contente (coord.) – “Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668”. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, p. 21.

⁹⁴² LIVINGSTONE, David – “Putting Science in its Place. Geographies of Scientific Knowledge”. Chicago; Londres: Universidade de Chicago, 2003.

um astrólogo. Cocos eram quebrados para afastar maus espíritos, e folhas e nozes de bétele eram distribuídas pelos convidados para comemorar o feito⁹⁴³.

Colocada a quilha eram unidas à sua extremidade duas vigas chamadas de *aniyan* (popa) e *amaram* (haste). A colocação da popa era feita de forma a que o ângulo contra a superfície da água fosse maior que o ângulo entre o porte da popa e a superfície da água, quando o navio era lançado. Duas ou três peças de madeira, sendo da mesma qualidade, eram usadas para as pranchas, que eram unidas por meio de uma língua e um cachecol com ranhuras juntas e presos com estacas de madeira. As juntas da quilha eram fixadas com resina *pantham*. Por fim, a quilha era coberta por uma viga que dependia, quando à sua forma, do fundo da embarcação⁹⁴⁴.

De seguida, iniciava-se a construção do casco, que incluía a quilha e as costelas cobertas por pranchas. Por norma, as costelas eram feitas através da união de duas peças, as *manikkal* (costelas) ou as *mallakkals* (pernas laterais), que eram colocadas numa posição com uma razoável distância, tendo em conta o tamanho da embarcação.

A *amaram* (haste) era a parte dianteira da embarcação e o seu tamanho dependia da forma do navio. Era fixada antes que as costelas fossem finalmente cravadas, e ficava no extremo posterior de uma embarcação.

O *cukkan* (leme) era fixado à haste com a ajuda de um anel de bronze, de forma a poder mover-se em qualquer direção. Era usado para controlar a direção da embarcação. Tinha a altura da popa e a sua largura aumentava em direção à base.

As velas eram feitas de algodão grosso. A grande vela, que podia ter entre os 150m, os 200m e os 400m, era colocada à frente. O pano das velas, que no Malabar se chamava de *payathuni*, era costurado e preparado de diferentes tamanhos, podendo ser triangular, latino, quadrado, entre outros.

⁹⁴³ 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. 15; MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 34.

⁹⁴⁴ MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 35.

A altura do mastro dependia do tamanho do navio. Era erigido na quilha como sua base, onde o buraco, chamado *pandi kuzhi*, estava já projetado. A ele era amarrado o pano da vela. Cada navio teria entre dois e três mastros. Se tivesse só um mastro este seria fixado no centro da embarcação. A madeira usada para a sua construção seria a puna.

Até à chegada dos portugueses, os construtores indianos não usavam pregos para unir as pranchas dos navios. Eram estacas de madeira e fibras de coco que as uniam e as apertavam.

A impermeabilização da embarcação era realizada após o tabuado estar finalizado. Era feita através de algodão tratado com uma mistura especial de óleo de puna e *pandam*, que era inserido nas frestas das tábuas. Aplicava-se ainda óleo de peixe ou outro qualquer óleo vegetal até ao nível da água, para tempero da embarcação. Para além destes óleos, era apenas outra mistura composta com limão e óleo de puna, que chamavam de *cherivi*, que protegia os navios dos vermes.

Alguns escritores portugueses, no século XVI, falavam de materiais como a *galagala* e a *saragusta*, como sendo de produção autóctone para o tratamento do navio. A *galagala* ou *betume* era composta por cal virgem, óleo de peixe e linho e a *saragusta* era composta por quatro materiais, a saber: limão, alcatrão de breu, óleo de peixe e linho. Eram materiais utilizados para tratar as costuras dos navios. *Kalpath* era o termo utilizado para calafetar um navio. *Pantham* era a resina retirada de certas espécies de árvores, para calafetar os navios, protegendo-os dos vermes e evitando o seu vazamento. Por norma, o óleo de puna junto com algodão e as fibras de coco era o que se empregavam para a calafetagem. O algodão e as fibras de coco eram embebidos no óleo de puna e aplicados nas fendas e depois, fortemente martelados. Depois de feita a calafetagem do navio, fazia-se a chopra ou o embalsamento do navio. Era uma mistura composta por *pantham*, óleo de peixe e cal queimado (*chunna*). Todos estes componentes eram fervidos e introduzidos em uma varredura ampla em cada arco. Por

cima, aplicava-se uma camada de tinta. A *chopra* permitia que o navio se não decompusesse. Este revestimento era aplicado de três em três meses⁹⁴⁵.

Nas Maldivas, segundo Jan Huygen van Linschoten, faziam-se barcos com madeira dos coqueiros, sendo as velas feitas de folhas, cosidas umas às outras com cordas feitas da casca das nozes-da-Índia, sem utilizarem pregos de ferro ou outras formas de pregadura. Os cabos e o cordame provinham dos cocos e do cairo, que se retirava da casca dos cocos. Como afirmava Linschoten, “tanto o barco como todos os seus apetrechos, mercadorias, mantimentos e todos os mais navios vêm desta única árvore”⁹⁴⁶.

O Índico e o Pacífico são, porém, oceanos com inúmeras culturas e condições de navegação, visíveis também nas tipologias de embarcações e nas técnicas construtivas empregues. A tecnologia resulta de funcionalidades que importa cumprir e adapta-se a universos culturais de que é parte integrante. Em Maluco construía-se os coracoras. O detalhe da descrição técnica do processo construtivo justifica a longa descrição que se segue, a qual foi anotada em pormenor por olhos europeus, para quem estes processos eram tão destacadamente diferentes. Aí se explica que eram “navios menos compridos e largos, do que parecem; mui sutiz e remeiros, porque dizem que rema, huma, dezoito e vinte legoas em hum dia, de sol a sol”⁹⁴⁷. “Quando as armão, ao fazer, poem a proa no chão, e a pôpa fica mui alta, quanto hum homem alcança com a mão; as quilhas mui grossas, e proporcionadas, dum tavoado, que he mui delgado. A grossura da primeira tavao he da dum dedo; e a derradeira, duma boa polegada: a madeira chama-se mariella, da cor e veas de castanho; de cada tavao fazem duas tavoas, a feição do navio; porque não serrão, nem no uzão, nem levão breu, nem ferro, nem estopa, nem de fora se enxerga quazi a costura; são muito estreitas na pôpa, e mais largas na proa, e bojudas

⁹⁴⁵ MATHEW, K. S. – “Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India”. Nova Deli: Manobar, 2017, p. 36-40.

⁹⁴⁶ POS, Aires; LOUREIRO, Rui Manuel – “Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997, p. 102.

⁹⁴⁷ “Informação sobre as Molucas. De 1561”, BNL, Fundo Geral, nº 923, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 3, Insulíndia, p. 192-343.

no meo; levão as tavoas, por dentro, humas azas ou castanhas que lhe ficão do mesmo pao, furadas por ordem, aonde amarrão sutilmente os liames, que são de raizes tiradas da mesma feição. Toda a taboa, ao longo, por sua borda, vai furada, e ali metem sutilmente tornos do pao forte vermelho como o brazil; e alguns lhos metem de canas; fazem huma maneira de covas, ou rego, ao longo da tavao, o qual untão com hum certo leite e arvores, que dão huma folha mui grande, e o fruto conforme; que alguns querem dizer que he Plátano, e la lhe chamão çnquani; e como esta untada daquelle leite, poem-lhe certo miolo de arvore, chamado baru-baru, que he como algodão, e mais espesso; o qual he pardo, e poem-lhe grossura de huma grande polgada ao longo, que pegue no leite. Então poem outra tavao de cima, que leva hum beijo, ou lombo, ao longo, que encaixa na abertura de baixo, como macho em femia; e assy ficão os tornos metidos por ellas ambas, e apertão-nas com macetes, de tal maneira que se não enxerga costura, nem o baru que fica de baxo, por o qual não entra agoa, porque incha com ella; e assy, sem mais calafetar, anda o navio, ate que se acaba, salvo se a formiga faz dentro pouzada. Por a conta dos liames sabem a dos remeiros, porque antre hum e outro cabe e he o luggar de hum remeiro, de cada banda. O casco feito, poem-lhe certas vigas, segundo o tamanho do navio, muito bem lavradas, grossas no meio, e agudas para as pontas, as quaes chamão inajos, e botão por fora, de cada banda, huma braça e meia, segundo o tamanho do navio. E são feitas e assentas, por tal arte, que postas nas pontas humas raizes fortes de arvores daltura pouco mais dum palmo, em que attão certas canas grossas, que vão por a agoa, que sustentão o navio, duma banda e outra, que não se vire, nem se meta mais que o que tem por costume; porque, quando huma vai descarregada, com so a esquipação, leva quazi hum palmo, no meio e sima da agoa, o bordo, se he grande; e pequena, muito menos. As canas de fora, que chamão çamas, e nós, cangalhas, vão bejando, ora huma, ora outra, nagoa; e quando vai carregada, ficão-lhe tres ou quatro dedos de bordo, somente, e as canas vão assentadas nagoa. Alagão-se muitas vezes, com tempo, mas nunca se vão ao fundo, nem se virão, nem se molhão os de cima do balleo, porque, subitamente, se bota a esquipação ao mar, e ficando a coro-cora boyante, a despejão dágoa, e juntamente se tornão a meter dentro e andão o caminho. Antre o casco do navio e as canas vão outras canas, atadas nos inajos, nos

quaes vão outros remeiros, de dous em dous, juntos, de maneira que por sua conta, tanto remão de fora como de dentro, e por isso remão muito, e levão muitos remeiros em corpo pequeno. Remão com pangayos curtos, que tem pa redonda, os que vão dentro; e comprida, os que vão de fora; levão huma mão pegada com a pa e outra na ponta do cabo, e huma cruzeta, como muleta de coxo. Remão de muitas maneiras, e todos em igual, e supitamente mudão ao som de huns atabaquinhos, que levão os do balleo, e o mais do tempo vão cantando cantigas usadas ou novas, e segundo o cazo de chegada, ou victoria, ou disbaratos, ou cançados, ou fugindo, ou chegando, ou atravessando golfo, ou se vão com rey, ou com outrem. E sobre estes yvajos vai, por o meio do navio, de longo a longo, hum grande balleo de canas, muito lavrado, e de pôpa delle vai outro pequeno, mais alto, em que vay o rey, ou capitão, cuberto, sem nunca se tirar, de humas esteiras feitas, muito galantes, de cor da folha darvores, que tolhem a chuva e sol, e são muito limpas, e parecem bem, a que chamão paçajangas”⁹⁴⁸.

O sistema construtivo que os portugueses instalaram na Ásia era, porém, basicamente semelhante ao aplicado no reino, já que se enviou à Índia o mestre mor para ensinar a traça e a bitola, neste caso, dos galeões a construir, como se pode ver pela seguinte transcrição: “Agora que a India esta de pas he tempo conveniente pera se preparar pera a guerra pois os enemigos declaro já vem que com armada e os nossos navios de remo nam podem pelejarao suas naos pelo que he necessario fazer galeoes pela trassa e vitola que deu o mestre mor que vossa magestade mandou desse Reino e foi a Basaim e Damão com Gonssalo de Sousa adonde logo contrataram/ e compraram seis galeões (...)”⁹⁴⁹.

Em 1508, escrevia D. Francisco, vice-rei da Índia ao rei, a dar conta que em Diu se construía grandes naus e galés à maneira do reino⁹⁵⁰. Para além destas tipologias,

⁹⁴⁸ “Informação sobre as Molucas. De 1561”, BNL, Fundo Geral, nº 923, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 3, Insulíndia, p. 317-320.

⁹⁴⁹ “Outra relação do que importa o Estado da Índia a Real Fazenda”, ANTT, Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça, tomo 6F, fl. 30-56v.

⁹⁵⁰ “Carta de Dom Francisco Viso Rei da India ano 1508”, BA, cod. 51-VII-30, fl. 13-17v.

outras eram construídas, de influência oriental, como o zambuco⁹⁵¹, originário das áreas orientais, nomeadamente de Sofala, com grandes dimensões, como se de uma caravela de 50 tonéis ou mais pequena se tratasse. Não tinham pregadura, e o tabuado era junto com ataduras de palmas e com elas fechavam o governalho⁹⁵².

Anos mais tarde, em 1615, determinava o monarca que em cada ano fossem feitas duas naus para a Carreira da Índia. Essas naus seriam realizadas pelo mestre da ribeira, Valentim Temudo, que deveria obrá-las pelas “vitolas das que se fazem na ribeira das naos desta cidade de Lisboa de quatro cubertas, para o que nomeareis hum olheiro, pessoa de confiança e inteligente, por parte de minha fazenda, que vigie esta fabrica”⁹⁵³. Em 1617, esta questão volta novamente a discussão, determinando o rei a mesma norma, outrora deliberada⁹⁵⁴.

Por esta altura surgia o assunto sobre a elevada dimensão e o excessivo peso das naus para defesa do inimigo. Por volta de 1514 discutia-se que para ir a Maluco, Bandão, Timor e Jaoa era importante ir uma nau ou duas de 500 tonéis porque, além de trazerem mais pimenta, eram mais seguras na navegação do que navios mais pequenos. Como tal, era inconveniente à navegação que o trato da pimenta fosse feito em navios pequenos⁹⁵⁵.

⁹⁵¹ Segundo o dicionário de Humberto Leitão e Vicente Lopes, zambuco “era um barco de fundo chato, sem cobertura, movido a remos e à vela, que foi muito usado na costa oriental da África e no Oceano Índico. Na construção destes barcos não entrava pregadura, pois as ligações eram feitas com fibras de cairo”. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 547.

⁹⁵² Governalho era o mesmo que o leme. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 293; “Descrição da viagem de D. Francisco de Almeida, Vice-rei da Índia, pela costa oriental de África. De 22 de Maio de 1506”, 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.

⁹⁵³ “El-Rey ordena que se façam cada anno duas naus na Índia. De 2 de abril de 1615”, Livro 2º de alvarás, fl. 292v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1074-1076.

⁹⁵⁴ “Alvará para que certas quantias que deste reino se remeteram aquele estado se despendessem na feitura de duas naus com as condições nele declaradas. A 21 de Fevereiro de 1617”, ANTT, Livro das Monções, Livro 10, fl. 424, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 4, p. 10-13.

⁹⁵⁵ “Carta de Rui de Brito Patalim a El-Rei. Malaca, 6 de janeiro de 1514”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mc. 14, doc. 49, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 66-74.

Os navios foram aumentando de dimensão para satisfazer as necessidades do trato comercial. Todavia, em 1622, o governador pedia ao rei que tivesse em atenção que se fizessem naus de menos porte e mais ligeiras, já que levavam menos carga, e tinham maior capacidade de se protegerem do inimigo⁹⁵⁶. Em 1623 reconhecia-se que era a elevada grandeza e peso das naus que contribuía para que elas tivessem mais insucessos e fossem menos defensáveis face ao inimigo, como a experiência havia mostrado⁹⁵⁷. Além destes problemas, colocava-se um outro, descrito numa carta de 1624, relacionado com as dificuldades de carregamento das naus, já que tinham que ficar longe do porto. Se fossem de menor tonelagem, as naus poderiam ir debaixo do forte do muro de Bardez carregar, estando livres do perigo de ataque⁹⁵⁸.

O problema da dimensão das naus já havia sido discutido, em 1537, pelo vice-rei quando pedia ao rei que as naus da Carreira da Índia fossem mais pequenas e que em baixo levassem artilharia, caso contrário haveria grandes inconvenientes. Acrescentava ainda que, para servir na Índia, deviam ser galeões grandes e não pequenos, porque estes não conseguiam fazer frente aos inimigos. A isto acrescentava-se que as naus dos mercadores que andavam na carreira estavam bem acabadas quanto ao seu corpo, mastro e vergas, mas estavam mal aparelhadas, o que podia ditar perdas na sua viagem⁹⁵⁹.

⁹⁵⁶ “O governador chama a atenção de el-rei para o facto de não serem necessárias naus tão pesadas e grandes, como as que eram empregadas na carreira da Índia. As naus estrangeiras eram todas mais leves. Além disso, a carga que presentemente levavam era menos do que metade da que antes carregavam.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 15, fl. 203, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 7, p. 404-405.

⁹⁵⁷ “Carta sobre deverem ser as naus da Carreira da Índia mais ligeiras e de menos peso. De 2 de Janeiro de 1623”, ANTT, Livro das Monções, Livro 17, fl. 91, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 9, p. 227-228.

⁹⁵⁸ “Carta sobre a causa de ruim sucesso de muitas naus de demasiada grandeza. De Janeiro de 1624”, ANTT, Livro das Monções, Livro 19, fl. 55-55v, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 10, p. 131-132.

⁹⁵⁹ “Carta sobre o estado em que estava a Índia chegada de D. Francisco Coutinho, a Malaca com sua armada, morte deste na batalha que teve com duas naus holandesas e mais sucessos dela, vários ataques, que tiveram de inimigos na Barra de Goa, e pedindo socorro. De 10 de Março de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 531-533.

Em 1533 determinava-se que os navios que o rei desse licença para serem construídos deviam ser de 100 tonéis para cima, e quem os fizesse com tonéis inferiores que os perdesse, pois quanto maiores fossem eram melhores para servir o monarca, sobretudo nas armadas⁹⁶⁰.

Chegado o ano de 1570, tudo muda ao que se refere às naus para a Carreira da Índia, com o “Regimento do trato da pimenta, drogas e mercadorias da Índia”⁹⁶¹. “E porque sou informado que as naos que hão de andar na Carregua da yndia Convem serem de menos porte do que Erão as que athe ora servirão por se poderem mais facilmente aparelhar E Carregar E averem mester menos gente pera as marear E invernando fazerem menos despesa que sera cauda de se poderem fazer E armar mais naos pera andarem na dita carreira odenno E mando por estes E outros Respeitos que me a isso movem que todas as naos que daqui en diante se fizerem per Conta de minha fazenda ou de partes assy neste Reyno Como na yndia pera averem de andar nesta navegação não passe Cada hua dellas de quatroçentas E cinquenta tonelladas nem seja de menos de trezentas que fuy enformado que Era o porte que devião ter pera mais comodamente E Com menos Riscos E despesa poderem navegar E primeiro que nas naos que quaes quer peçoas fizerem se Carregue Couse allguma serem vistas pello provedor dos meus allmagens Com os mais offiçiais da rribeira pera isso ordenados E achando que são do porte assima dito E feitas de bia madeira E tão fortes E tais que lhes pareça que poderão bem E seguramente fazer viagem pera a yndia lhes darão pera isso licença E o mesmo se fara nas naos que se fizerem na india pello vedor de minha fazenda em ellas E mais offiçiais da Ribeira pera isso ordenados E a huns E outros mando que tenham muito Cuidado de ver E examinar os mastros velhos enxarças amarras E os mais

⁹⁶⁰ “Carta de João Anes, mestre da Ribeira de Cochim, sobre a pouca obra que nela se fizera, dando conta a D. João III que a Armada do Estreito ficara pronta a 20 de Agosto de 1532 e não saíra devido à falta de dinheiro e que Diogo Pereira na Fortaleza de Chale é menos útil ao seu serviço e é mais preciso em Cochim para a carga da pimenta.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, maço 50, doc. 69, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 24-37.

⁹⁶¹ PEREIRA, Carlos – “História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2, p. 160-161.

aparelhos artelharia E armas que as ditas naos devem levar E assy os mantimentos pera a viagem E fallas ham proer de todo o necessario as peçoas que as armarem e maneira quevão bastantemente providas de todo o que Cumprir a navegação E periguos podem sosseder E por este Ey por bem E dou licença a quasquer peçoas que quizerem fazer e armar naos pera a Carreyra da yndia que possam dazer ssendo do porte assyma declarado que seião as naos que ouverem de andar na dira Cerreyra”⁹⁶².

Considerando o grande inconveniente da excessiva tonelagem das naus, D. Sebastião ordena que as naus a serem construídas não tivessem mais de 400 ou 500 toneladas e não tivessem menos de 300 toneladas. Além disto, determina que, tanto na Índia como no reino, se verificassem bem os mastros, velas, enxárcias, amarras, aparelhos e artilharia das naus feitas pelos oficiais da ribeira.

Durante o reinado de Filipe III, surge a questão se as naus deveriam ter três ou quatro cobertas, discussão que se prolongou por todo este período. Em 1623, iniciavam-se as discussões em Conselho sobre este problema, após Diogo Luís, mestre da ribeira de Goa ter pedido que se emendasse a fábrica das naus. No Conselho reunido pelo arcebispo de Goa, com pessoas encomendadas pelo rei, discutia-se se as naus deviam ter três ou quatro cobertas e sobretudo, que tonelagens deviam ter ao serem construídas, mediante as anotações de Diogo Luís.

Segundo o parecer do Conde de Castro, era sabido que ao longo da história, pelas notícias que havia recolhido, as naus deveriam ter três cobertas, chegando o monarca D. Sebastião a determinar que assim fosse, de maneira a terminar com os excessos das 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, por conseguirem chegar a certos espaços, em que as naus de quatro cobertas, não conseguiam proceder à carga e descarga. Além disto, as naus de três cobertas eram passíveis de serem reutilizadas nas armadas do Brasil após duas ou três viagens à Índia, sendo que as naus de quatro cobertas após duas viagens basicamente eram vendidas a um preço baixo para lenha.

⁹⁶² “Regimento do trato da pimenta droguas e mercadorias da india”, PEREIRA, Carlos – “História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2, p. 160-161.

Mais acrescenta que nenhuma nação tinha embarcações com tanta madeira, como seriam as de quatro cobertas, e aproveitava para corroborar a observação que haviam feito de que entrava mais água nas naus de quatro cobertas do que nas de três, já que as de três cobertas tinham menos costuras que as de quatro, e como tal entraria menos água, embora, na verdade podia entrar água nas duas. Comparar uma nau de quatro cobertas a um galeão, julgando que estas levavam mais mercadorias e soldados era um sofisma, pois duas naus de quatro cobertas eram mais caras que um galeão e levavam menos gente de guerra e mercadorias que essa outra embarcação⁹⁶³.

Com estas especificações, que determinavam que o melhor seria construir naus de três cobertas, em 1625 surgiam queixas de que estas não eram bem construídas: “Por se entender que as duas naos de tres cubertas que o anno passado vierão e tornão hora com carga pera o Reyno não vem ainda fabricadas na forma que convem havendo praticado sobre isso com pessoas bem entendidas desta materia e em particular com o Patrão mor Gaspar Gomes que he homem muy experto nisto e em tudo o mais da navegação ordeney que na conformidade que se assentou se fizesse o papel que vay com esta sinalado do numero della das medidas das ditas naos para Vossa Magestade o mandar ver e ordenar sobre isso o que for servido”⁹⁶⁴.

Novamente, em 1630, o rei aconselhava que as naus a construir fossem de três cobertas, o que só prova que a determinação régia não estava a ser comprida, e novos desvios se estavam a aplicar⁹⁶⁵. Chegados ao ano de 1636, compreendemos que a construção de naus de quatro cobertas era ainda realizada, sendo que o rei continuava a reconhecer que era um grande inconveniente, e que era melhor construir embarcações de três cobertas, porque podiam entrar na barra e ser mais práticas na guerra⁹⁶⁶. Outro problema se colocava – a falta de madeira para navios de alto bordo,

⁹⁶³ “Parecer do Conde de Castro. De 18 de Maio de 1623”, AHU, Índia, caixa 7, doc. 123.

⁹⁶⁴ “Carta sobre o papel que enviou a respeito das medidas das naus. De 22 de Fevereiro de 1625”, ANTT, Livro das Monções, Livro 22, fl. 63-63v, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da India ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 125.

⁹⁶⁵ “Carta nº 59 Goa, 18 de Fevereiro de 1630.”, BFUP, Livro das Monções, Livro 13B, fl. 326.

⁹⁶⁶ “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

que fazia com que se abrissem pelos trincanis⁹⁶⁷ e entrasse água, molhando as fazendas ou até mesmo levando à perda da embarcação⁹⁶⁸. Problematicando a realidade aqui em evidência, 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.

Relativamente aos galeões, a documentação é parca quanto às normas de construção na Índia. Sabemos que os galeões enviados do reino deveriam ter o casco chumbado para serem mais resistentes e duráveis, ao serem utilizados nas águas do oceano Índico⁹⁶⁹. Em 1625, havia queixa de que os galeões que o rei enviava do reino para o Estado da Índia se danificavam muito, sendo, a posteriori, necessário concertá-los⁹⁷⁰. Assim aconteceu com o galeão São Bento, em que o monarca determina que mal chegasse à Índia, fosse logo reparado, sendo necessário forrá-lo da quilha aos embornais do convés com teca legítima, dando a devida querena. E não se devia fazer mais obra do que aquela que era necessária⁹⁷¹. Em 1636 determinava-se que os galeões a construir fossem de 700 toneladas, de forma que levassem 50 a 60 peças de artilharia, visto que galeões maiores tinham maior capacidade de enfrentar os inimigos, do que os galeões mais pequenos⁹⁷². De novo a controvérsia impera, e as opiniões dividem-se quanto às

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.

⁹⁶⁷ Tricanis é o “nome pelo qual se designa a peça trincaniz”, que se trata da “fiada de vigas longitudinais assentes nos vaus junto às amuradas e cavilhadas para as balizas, contribuindo, com os dormentes, para o reforço do casco no sentido longitudinal”. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 519.

⁹⁶⁸ “Carta do Vedor da Fazenda da Índia, a el Rei sobre o grande risco em que se punhão as naos ao tomar da carga e a forma com que se deviao fazer as naos, e galeoens, e outros mais particulares a respeito da navegação. De 5 de Fevereiro de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 297-300.

⁹⁶⁹ “Carta sobre a despeza que se fazia em se mandarem galeões aquelle Estado. De 10 de Fevereiro de 1625”, ANTT, Livro das Monções, Livro 22, fl. 53v-54, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2000, p. 117.

⁹⁷⁰ “Sobre a pouca utilidade de que he mandarem se galiões aquele estado por não serem forrados. De 10 de Fevereiro de 1625”, AHU, caixa 8A, doc. 106.

⁹⁷¹ “Alvará para que no galeão S. Bento se não faça nos altos deles obras, limitando a gente da navegação a quantidade de canela que hão de trazer. De 30 de Março de 1638”, ANTT, Livro das Monções, Livro 44, fl. 200.

⁹⁷² “Sobre se lavrarem aqui dous galeões. A 16 de Agosto de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 70-70v; “Carta dando parte geralmente do Estado da Índia; falta que havia de gente e dinheiro; socorros

vantagens e os inconvenientes das volumetrias propostas, as quais obedeciam também a distintas, ainda que complementares preocupações: capacidade de carga e defesa versus maior capacidade de manobra de defesa da navegação.

Considerava-se que o comércio deveria ser feito em navios de alto bordo e não em embarcações de pequena tonelagem, já que para o rei seria a causa de grandes perdas, pois não tinham capacidade para se protegerem dos inimigos⁹⁷³. Por exemplo, os navios das viagens da carreira de Maluco seriam de 100 toneladas para cima, indo em galeaças, galeões e naus do rei. O porte do navio interferia no ordenado que o respetivo capitão recebia ao fim do ano⁹⁷⁴.

Para as armadas, pedia-se essencialmente a construção de embarcações ligeiras, como o uso da bitola dos paraus, por serem navios bastante ligeiros⁹⁷⁵. Em 1621, achava-se que as galeotas que foram em defesa de Malaca eram boas embarcações para servirem na armada com destino ao Coromandel⁹⁷⁶. Não podemos esquecer que todas estas embarcações deviam estar devidamente artilhadas e armadas, para fins de defesa

que mandou as fortalezas e capitães que nelas estavam; armadas que saíram a guardar a costas; galeões que se fizeram de novo; da maneira que se administrava a fazenda; e justiça; necessidade que havia de prelados. A 30 de Outubro de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 197-201v.

⁹⁷³ “Carta sobre a navegação dos Portugueses dever fazer se em naos de alto bordo para segurança do commercio. Em Março de 1626”, ANTT, Livro das Monções, Livro 23, fl. 107, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, p. 215

⁹⁷⁴ “Regimento da Fortaleza das Molucas. De 1563-1567”, AHEI, Regimentos e Instruções, nº1, fl. 79-82v, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 3, Insulíndia, p. 156-168.

⁹⁷⁵ “Carta sobre se fazerem navios ligeiros para se compôr huma armada que andasse a corso dos piratas e se diligenciar a paz com os reys vizinhos do Estado.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 8, fl. 229, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 3, p. 227-230.

⁹⁷⁶ “O governador recebera notícias de Malaca o mês passado. Havia naus holandesas nas vizinhanças. O Dachém continuava oposto a Malaca. Havia ele ocupado o porto de Peraque. Havia ainda notícias de naus holandesas, então no Japão, terem intenção de virem sobre Macau. De Malaca haviam-lhe pedido um mestre pedreiro e outros oficiais. O governador tencionava mandá-los logo que pudesse. Havia também passado provisão para não haver tantos escravos em Malaca, pois, por ocasião de cercos, não havia mantimentos para todos. O governador tencionava confiar o próximo socorro de Malaca a Diogo de Melo Castro, provido por el-rei para capitão-geral da costa de Choramânde. Enviava o governador a el-rei cópia de uma carta da China, escrita por Lopo Sarmiento de Carvalho, que, no ano passado, havia comprado em Goa as três viagens da China «que estavam por vender do Mosteiro da Encarnação de Madrid». 20 de Fevereiro – 1621”, ANTT, Livro das Monções, Livro 15, fl. 61, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 7, p. 225-227.

e ataque dos adversários e concorrentes, cada vez mais Europeus⁹⁷⁷. Em 1631, já se achava que os navios mais indicados para andar nas armadas e fazer frente do inimigo eram os navios altos, também justificado por ser um período em que o confronto contra os holandeses se intensificava⁹⁷⁸.

O conhecimento das técnicas praticadas em outras partes da Europa circulava também, no Oriente, o que podemos atestar através de dois testemunhos. O primeiro relata queixas vindas dos oficiais da ribeira de Goa por má construção das naus vindas do reino, referindo que o rei deveria tomar uma posição quanto aos pés de carneiro, que deviam ser colunas de cima a baixo inteiras feitas à modo da fábrica da Biscaia⁹⁷⁹. O segundo dá-nos conta de uma ordem do rei sobre se construir os navios no Estado da Índia conforme os navios ingleses que chegam a Lisboa e que se considerava ser de grande utilidade para defesa do mar do Sul⁹⁸⁰.

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 que já não eram navegáveis, como o zambuco ou a nau Galega, para delas se tirar o tabuado, velas e o mastro para uma nova embarcação a construir⁹⁸¹. Em 1525 repetia-se o procedimento em Malaca com os navios velhos e sem capacidade de navegação⁹⁸². Diogo Luís, mestre da ribeira, determinava em 1626 que se fizesse as navetas pelas bitolas com que se tem feito as embarcações, e que davam bom resultado,

⁹⁷⁷ “Que se trate e procure com toda a instância a que todos os portugueses que comerciarem e navegarem o fação pelos navios de alto bordo bem artilhados pera registir aos inimigos de Europa. De 15 de Março de 1628”, ANTT, Livro das Monções, Livro 25, fl. 62.

⁹⁷⁸ “Carta sobre os navios que se deviam aprontar para o novo modo de guerra que se tratava de fazer aos inimigos daquele estado. A 31 de Março de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 28, fl. 164.

⁹⁷⁹ “Carta do Vedor da Fazenda de 7 de fevereiro de 1615”, AHU, Índia, caixa 3, doc. 51.

⁹⁸⁰ “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, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 239-242.

⁹⁸¹ “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.

⁹⁸² “Lembrança das cousas da India em 1525”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-56.

mas igualmente que se fizesse na coberta da bitola as câmaras dos oficiais, que até então vinham na coberta sobre o porão. Desta forma, a naveta conseguia transportar mais dois mil quintais de pimenta⁹⁸³.

Os portugueses aproveitaram conhecimentos locais acerca de técnicas de calafetagem das embarcações, adotando a solução *galagala* que os locais usavam para calafetar uma embarcação. “A gualagualla hé huma composição ou betume que se faz de tres materiaes, a saber, cal, azeite e linho nesta maneira: primeiramente a cal há de ser muito bem peneirada per huma peneira de seda e o azeite de peixe pera melhor, e não no avendo, será de gergelim, e não no avendo de gergelim, doutro qualquer, porem quoamto mais grosso/ quoamto melhor e o linho ou estopa será a costumada e a maneira de que se há de fazer e compor esta galagualla hé a seguinte: a hum alqueire de cal daremos duas canadas e mea de azeite e loguo na entrada lhe deitarão hum terço deste azeite mesturado juntamente com a cal e primeiro deitarão o azeite em hum maseirão de pão, o qual terá o fundo muito estreito, quoamto somente posão entrar os paos do pilões, e a voqua do maseirão será largua e ho maseirão sera de uma braça de comprido, porque quoamto mais gente pela nele tanto se faz a gualaguala melhor; e com os ditos pilões se pilará tudo muito bem pilado e recolve la ão a deitar outro terço d’azeite no mesmo maseirão e torna la ão outra vez muito bem a pilar e assi como forem pilamdo lhe irão deitando ho outro terço d’azeite pouquo e pouquo, e nesta terceira piladura lhe ão de deitar obra de tres quoartas d’arratel d’estopa piquada e muito bem sacodida d’aresta d’aresta e tudo juntamente se tornará a pilar muito bem, e durará o tempo que se guastar em todas estas piladuras espaço de duas oras pera vir ao ponto que há de ser posta no navio e pera se fazer que está temperada como cumpre há de ficar como massa d’alfeloa e peguará nos dedos, fazendo linhas à maneira de mel, e o navio, quando lhe puserem esta gualaguala, ha d’estar muito bem aparado e as tavoas piquadas e emxutas porque sobre cousa molhada não pega nem sobre carvão e há-se

⁹⁸³ “Diogo Luís”, AHU, Índia, caixa 9, doc. 41.

de por loguo como for feita porque, se fica de hum dia pera ho outro, fa-se, dura e não pegua”⁹⁸⁴.

O mesmo aconteceu com a aplicação do *caramguste*, parecendo ser um auxiliar no processo de calafetagem: “O caramguste se faz de quatro matiriae, a saber, cal, alcatrão de breu, azeite de peixe e linho, nesta maneira: a cada alqueire de cal muito bem peneirada lhe dão de deitar duas canadas d'alcatrão de breu e pilarão esta cal e alcatrão muito bem em huns maseirões, como já se dise da galaguala, e depois de bem pilada lhe ão de ir deitando pouquo a pouquo duas candas d'azeite e hum quatro d'arratel d'estopa piquada pola maneira de galagala e sera tudo muito mais pilado que a galaguala, de maneira que pera vir a ponto e a ser posto no navio há de ficar como masa d'alfeloa e depois d'estar assi será posto este ceranguste nas custuras das naos e navios e as cebças dos preguos e há-se logo de por como se acaba de fazer porque se tarda hum dia, não presra por caso de se fazer duro, o quoal acabado de por no navio se vem a sequear tanto que parece pedra”⁹⁸⁵.

Havia um grande problema a resolver, para que o rei pedia solução: o dano que o gusano⁹⁸⁶ provocava nos galeões que invernavam em Panelim⁹⁸⁷. Em 1630, o vice-rei informa o rei que estava a experimentar umas técnicas dos ingleses e holandeses no conserto das embarcações, que usavam na Costa da Guiné para tentar diminuir o dano

⁹⁸⁴ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁹⁸⁵ “Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

⁹⁸⁶ Era o mesmo que teredo, que era “nome genérico dos moluscos que perfuram as madeiras mergulhadas na água salgada, tais como os cascos dos navios (...)”. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 301, 503.

⁹⁸⁷ “Filipe III informou ao vice-rei, conde de Linhares, que recebera a sua carta pela nau Monte do Carmo, capitaneada por Cristovão Borges Corte-Real, em resposta à sua de 26 de fevereiro de 1630. Nesta carta, o Rei referira as propostas feitas pelo bispo de Cochim enquanto governador do Estado, acerca do concerto dos galeões da armada de alto bordo que tinham invernado em Murmugão, fugindo deles os soldados e a gente do mar. Tendo o vice-rei apresentado, em alternativa, que o concerto se fizesse em Bombaim, o Rei ordenou que, devido às dificuldades económicas do Estado, só poderia ser feito em Panelim. De 28 de Fevereiro de 1632, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 215; “Sobre se atalhar o dano que o bicho faz aos galeões que invernam em Panelim. De 4 de Fevereiro de 1634”, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 253.

provocado pelo «verme»⁹⁸⁸. Em 1634, o rei aconselhava o vice-rei a experimentar o remédio que havia indicado⁹⁸⁹, e em 1636, ordenava-lhe que aplicasse o método holandês⁹⁹⁰. A solução holandesa passava pela calafetagem do costado com pelo de cabra e betume, e sua pintura posterior; forragem com tábuas com 2 dedos de grossura, queima das tábuas do costado e do forro, até ficarem carbonizadas na parte exterior⁹⁹¹.

No Estado da Índia verificou-se o recurso à ribeira de Goa para finalizar as embarcações com mais de duas cobertas, à semelhança do que acontecia no reino com a Ribeira das Naus. Assim, em 1634, estabelecia-se que as embarcações que tivessem mais de duas cobertas fossem pela barra até ao rio de Goa para serem finalizadas: “Conde sobrinho Viso Rey da India amigo. Eu El Rei vos envio muito saudar como aquele que muito amo. Entre as cartas que os Administradores das Companhia do comercio desse estado enviarão a Camara da Geral Administração se vio huma que lhes escrevera Antonio de Pinho da Costa morador em Cochim em que avizava da maioria do preço da pimenta e como achandosse de antes o bar dela por 30 xerafins com direitos e ali custão sem eles trinta e oito o que procedia de aver subido o ouro, e sayda que se lhe daria pela terra (...) para a costa de Choromandel que em Coulam valia vinte patacas o bar; as quais de antes montavão trinta e dous xerafins e de presente corrião por quanrenta e que assim sendo tão cara, e tendo tanta baixa neste Reino entendia se não poderia comprar para a trazerem as naos, que do salitre haveria melhor conta mandandosse fazer em Bengala e tomandoo por estanque e veria a ser o melhor e mais barato da India. Porem que pelo primeiro emprego se avia de esperar hum ano, e depois veria todos os anos e assi mesmo apontou a conveniência de se fazerem as naos em Cochim pela bondade da madeira e menos custo e que poderião sair daquela barra com duas

⁹⁸⁸ “D. Miguel de Noronha informou Filipe III que o conserto dos galeões era feito em Panelim, com grande despesa para a fazenda régia e sujeitos a serem atacados pelo bicho. Participou, ainda, que se encontrava a fazer uma experiência à semelhança da adoptada pelos holandeses e ingleses na Costa da Guiné. De 13 de janeiro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 215.

⁹⁸⁹ “Carta de Filipe III, nº 119. Lisboa, 4 de Fevereiro de 1634.”, BFUP, Livro das Monções, Livro 19A, fl. 228; Ficheiro 2, Gaveta 3, Divisão 127 | 4.

⁹⁹⁰ “Carta sobre os galeões que invernarão em Panelim. De 17 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 173-173v.

⁹⁹¹ “Carta sobre o concerto e reparo das nas e remedio para o danno que nelas fazia o bicho. De 17 de Março de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 36, fl. 220.

cobertas levando o mais acertado dentro em si para se acabarem no Rio de Goa. E havendo custo tudo me pareceo encomendarvos trateis de comprar a maior quantidade de pimenta que puderdes dado Canara para se evitar que a não levara os inimigos de Europa, advertindo juntamente que se sortee com a de Cochim pelas razões que ha para fazer muito por ter aqueles dous reis quietos, e obrigados pelo comercio não se dando lugar a que nenhum se descontente e quanto ao salitre de Bengala vos encomendo o procureis na maior quantidade que for possível pela grande falta que ha dele neste Reino (como se vos tem dito em outras cartas desta via). Porem de nenhum modo se fara estanque dele por ter a experiencia mostrado que so serve de aver menos e faltar o comercio que tanto convem conservar e particularmente no tempo presente”⁹⁹².

Em suma, a construção naval que se praticou na Índia não foi, do ponto de vista técnico e tecnológico, muito diferente daquela aplicada no reino. A traça das diversas tipologias de embarcações era a mesma, já que mestres da ribeira de Lisboa, como Valentim Temudo, eram enviados a fim de ensinarem e supervisionarem o cumprimento dos processos de construção segundo as normas estabelecidas. O recurso à ribeira principal do reino para conclusão das embarcações parece ter sido uma realidade que se repetiu além-mar.

Concluimos que, não houve uma determinação estável para aquilo que seriam as tonelagens das naus da Carreira da Índia. Verificamos que no reinado de D. Manuel e D. João III havia uma preferência das naus com elevado porte, de forma a trazerem mais mercadoria, mas rapidamente se altera no reinado de D. Sebastião, a partir de 1570, com determinações que colocavam a bitola máxima da tonelagem das naus entre os 300 e os 450 tonéis, de forma a evitar as perdas associadas à volumetria das naus e para evitar abusos nos processos construtivos. Chegados ao reinado de Filipe III esta questão volta a ser discutida a nível das cobertas – se três ou quatro –, compreendendo, momentaneamente, razões desfavoráveis à prática da construção de naus de quatro

⁹⁹² “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.

cobertas. Momentaneamente, pois mediante as queixas que, a posteriori, são apresentadas, esta determinação não foi cumprida, e naus de quatro cobertas eram construídas, até o monarca estabelecer, por ordem régia, o fim desta construção e a fixação de naus de apenas três cobertas.

Verificou-se uma adaptação ao meio e às práticas locais utilizadas nos processos de construção. Bom exemplo disso foi a construção de embarcações típicas do Oriente, como o zambuco. A utilização de uma prática de longa tradição na Índia, como foi o uso da *galagala* para a calafetagem, também é outro exemplo desta adaptação.

Por fim, é importante sublinhar que as exigências colocadas à construção naval na Índia parecem ter sido mais complexas que aquelas aplicadas ao reino. Em primeiro lugar, assistimos à adaptação das tipologias navais às maiores ou menores necessidades do novo espaço. Não esqueçamos que as naus estavam constantemente a sofrer de alteração de tonelagem e chegavam a ser alteradas para servir na guerra, e os galeões de igual modo, para passarem a servir na guerra e no comércio. Em segundo lugar, a necessidade de encontrar recursos técnicos para colmatar deficiências típicas do local, como foi o caso do remédio que teve que se aplicar para eliminar o gusano, um bicho característico das águas indianas e que danificava as embarcações, é também elucidativo acerca da transferência de conhecimento entre os Europeus, para além dos agentes locais, e da circulação das soluções encontradas.

4. Mão de obra

Os estudos sobre mão de obra usada em processos de construção naval são escassos, se virmos o panorama geral da historiografia sobre a expansão ultramarina portuguesa. Estudos específicos vão surgindo, com o intuito de compreender os agentes particulares que contribuíram para a consolidação e a manutenção da empresa expansionista. É certo que a dificuldade de os encontrar na documentação poderá ditar esta falta de estudos, mas, cada vez mais, a tendência é para a discussão do papel destes interventores na construção do Império Português.

Para o reino, existem alguns estudos publicados por Amélia Polónia, que retrata a mão de obra da indústria naval em Vila do Conde⁹⁹³, por Amândio Barros, que aborda a mão de obra no Porto⁹⁹⁴, por Leonor Freire Costa, que se centra nos oficiais da Ribeira das Naus de Lisboa⁹⁹⁵ e por Manuel Moreira, que analisa a mão de obra de Viana do Castelo⁹⁹⁶. Para a Índia existem referências soltas, de que se ressalta o contributo da tese de Patrícia Carvalho e de alguns outros estudos, desenvolvidos no âmbito de um projeto de investigação⁹⁹⁷, para que contribuíram Paulo Teodoro de Matos e Jan Lucassen⁹⁹⁸, mas estes para um espaço específico e para um período mais tardio àquele com que nos propusemos a trabalhar.

Há uma frase chave que nos ajuda a compreender a relação entre o poder central e estes indivíduos – “o poder régio esforçou-se para dignificar e valorizar as carreiras

⁹⁹³ 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.

⁹⁹⁴ BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016.

⁹⁹⁵ 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.

⁹⁹⁶ MOREIRA, Manuel Fernandes – “Os Mareantes de Viana e a construção da Atlantidade”. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1995.

⁹⁹⁷ “Local and European wages in the Portuguese Indian Ocean 1500-1650: new sources and analytical tools”.

⁹⁹⁸ MATOS, Paulo Teodoro; LUCASSEN, Jan – Early Portuguese Data for Wage Developments in India: Kannur (Cananor), 1516-1517. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 113-131; MATOS, Paulo Teodoro; LUCASSEN, Jan – “Goa at work around 1850. A source-based report on labour relations in Western India under the Portuguese”. Holanda: International Institute of Social History, 2020.

marítimas ao tomar medidas de recrutamento, formação e favorecimento dos homens do mar”⁹⁹⁹.

A realidade que se aplicou no reino, com o estabelecimento do Regimento de 1591 e o de 1626, de forma a normalizar estas profissões e controlá-las não se verificou na Índia, de acordo com os dados de que dispomos.

Neste capítulo tentaremos fazer uma reconstrução daquilo que foi a mão de obra afeta à indústria naval existente na Índia entre 1500 e 1640. A tarefa que nos propusemos não foi, porém, fácil, já que, como dissemos as menções sistemáticas ou seriais a estes indivíduos na documentação são inexistentes, fazendo com que tivéssemos que recuperar algumas informações a partir dos orçamentos do Estado da Índia e dos livros de despesas e receitas, sendo igualmente escasso este tipo de documentação.

São muito variados os cargos que surgem na documentação e que estão relacionados com a construção e reparação naval, como se pode ver pela tabela 8.

Tabela 8 – Logística naval – ofícios

Ofícios	Total
Armeiro	7
Artilheiro	43
Auxiliar do Mestre polvorista	1
Barqueiro	2
Bigari	12
Biguairim	1
Bói de água	4
Bói do sombreiro da carpintaria	1

⁹⁹⁹ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM, Edições Afrontamento, 2017, p. 47.

Bói do sombreiro do capitão	1
Braga	2
Calafate	105
Caldeireiro	1
Canacapole	1
Cangane	1
Capitão da artilharia	1
Caramelo	6
Carpinteiro	196
Cativo negro do Mestre da ferraria	1
Catual	2
Catureiro	36
Chamador dos carpinteiros	1
Cherque	12
Chumbeiro	1
Comitre	1
Companheiro do Mestre da Casa da Pólvora	1
Contratador dos reparos	1
Cordoeiro	34
Cornaca	3
Coroás	2
Coronheiro	5
Couraço	6
Cravador	1

Criado do carpinteiro	3
Cule	51
Engenheiro dos artifícios de fogo	1
Estubador	2
Farase	4
Ferrador	6
Ferreiro	90
Foleiro	8
Fundidor	53
Furador	3
Goripos coroncheiros	1
Guarda	1
Guarda da ribeira	5
Guarda das naus e ribeira	1
Guarda dos navios	1
Homem	1
Homem do Mocadão dos marinheiros	1
Lascar	4
Malabares	1
Malhador	9
Marinheiro	3
Marinheiro de guarda dos navios	2
Marinheiro que fez velas	2
Mergulhador	6

Mestre da carpintaria	6
Mestre da Casa da Fundição	3
Mestre da Casa da Pólvora	1
Mestre da cordoaria	17
Mestre da ferraria	46
Mestre da fundição	20
Mestre da pólvora	1
Mestre da remolar	15
Mestre da remolar e das galés	1
Mestre da ribeira	90
Mestre da tanoaria	23
Mestre da tanoaria e poleame	1
Mestre das ferrarias	5
Mestre das galés	2
Mestre das naus	1
Mestre das polés	1
Mestre das querenas	1
Mestre das velas	1
Mestre de fazer galés	1
Mestre do poleame	4
Mestre dos calafates	46
Mestre dos carpinteiros	28
Mestre dos cordoeiros	3
Mestre dos ferreiros	15

Mestre dos reparos	3
Mestre dos tangedores	1
Mestre dos tanoeiros	4
Mestre dos tanques	6
Mestre dos torneiros	4
Mestre e Patrão da ribeira	1
Mestre ferreiro	1
Mestre fundidor	4
Mestre poleeiro	1
Mestre polvorista	1
Mestre remolar	1
Mestre tanoeiro	1
Mestre-mor da ribeira	1
Mestres dos ofícios	1
Mocadão	2
Mocadão carpinteiro	1
Mocadão da Casa da Pólvora	2
Mocadão da cordoaria	1
Mocadão do carvão	5
Mocadão dos arrais	1
Mocadão dos bigaris	4
Mocadão dos carpinteiros	12
Mocadão dos cordoeiros	4
Mocadão dos cules	1

Mocadão dos elefantes	3
Mocadão dos ferreiros	6
Mocadão dos marinheiros	10
Mocadão dos marinheiros arábios	2
Mocadão dos marinheiros canarins	1
Mocadão dos marinheiros naiteas	1
Mocadão dos pedreiros	2
Mocadão dos serradores	5
Mocadão pedreiro	1
Mocadão-mor	4
Mocadão-mor dos elefantes	4
Mocadão-mor dos marinheiros	2
Mocadão-mor dos marinheiros arábios	5
Mocadão-mor dos marinheiros canarins	3
Mocadão-mor dos marinheiros canarins e naiteas	1
Mocadão-mor dos marinheiros naiteas	2
Mocadão-mor dos pedreiros	1
Moço	1
Moço do calafate	2
Moço do Mestre da Ribeira	5
Moço do tanoeiro	1
Moedor	1
Mouro	1
Naique	4

Naique de vigia	3
Naique de vigia (dia)	2
Naique de vigia (noite)	3
Naique do Mocadão dos marinheiros	1
Naique do mocadão-mor dos marinheiros canarins	1
Naique do olheiro	1
Naique dos elefantes	1
Naire	2
Obreiro	1
Obreiro de bigaris	1
Obreiro de caldeireiro	1
Obreiro de ferreiro	6
Oficial	31
Oficial de enxárcia	3
Oficial do Mestre da ribeira	1
Oficial mecânico	1
Oficial menor	1
Olheiro	6
Paniá	2
Peão	1
Peão do mocadão-mor dos marinheiros canarins	1
Peão do naique do mocadão-mor dos marinheiros	1
Pedreiro	3
Piloto	8

Piloto-mor	13
Piloto-mor da Índia	1
Poleeiro	1
Polvorista	7
Porteiro	3
Porteiro (porta grande)	5
Porteiro (porta pequena)	5
Quereneiro	2
Remolar	1
Roboão	1
Serrador	17
Serralheiro	9
Sombreiro da carpintaria	2
Sota-comitre	1
Tanoeiro	38
Torneiro	3
S/ referência	10
Total Geral	1415

Da análise da tabela podemos compreender que os ofícios de carpinteiro, com 196 registos, e de calafate, com 105, são os que mais se destacam. Por outro lado, conseguimos verificar que existem ofícios que são comuns aos existentes no Reino e outros díspares, revelando a sua adaptação ao espaço envolvente e o recurso a uma mão de obra local, como é o caso dos *bigaris*, dos *malabares* e dos *farases*.

Importante é também indagar como esta mão de obra se distribuiu por reinados, questionando-nos se sempre foi a mesma mão de obra que laborou ao longo dos

tempos, ou se novas categorias ou designações foram surgindo. Ao observarmos a tabela 8 verificamos que as menções a carpinteiro, calafate, cordoeiro, ferreiro, e respetivos mestres ocorrem ao longo do tempo em análise, como seria expectável. A restante mão de obra apareceu e desapareceu conforme as necessidades momentâneas, tal como aconteceu no reino¹⁰⁰⁰. Apuramos, por exemplo, que os *bigaris* aparecem somente no reinado de D. João III e o *sota-comitre* aparece exclusivamente no reinado de Filipe III. É provável que esta ausência de mão de obra se deva a um sistema de contratos, fazendo com que esta mão de obra não fosse sempre necessária, mas sim recrutada/ contratada quando necessária. Daqui podemos retirar duas leituras: ou estamos perante a falta de uma mão de obra especializada e experiente nestes ofícios, ou estamos perante a falta de trabalho que justificasse um encargo anual com estes ofícios¹⁰⁰¹.

Do ponto de vista organizacional, podemos, se observarmos a tabela 9, verificar em que estruturas organizacionais esta mão de obra se inseria, de acordo com os vários locais recenseados. Do seu estudo percebemos que as ribeiras de Ormuz, Moçambique, Malaca, Goa (estando à cabeça de todas), Cochim e a Ribeira das Galés de Goa tinham uma estrutura hierarquizada e consolidada que integrava estes funcionários. Isto poderá ser sinal de que estas ribeiras seriam mais importantes que as restantes, detendo uma organização mais complexa. Aí regista-se a presença de calafates, carpinteiros, cordoeiros, ferreiros, mestres de variados tipos, tanoeiros, oficiais, entre outros.

Outra instituição que teve uma estrutura complexa e hierarquiza foi a Casa da Pólvora, possuindo carpinteiros, mestre da pólvora, polvoristas, mestre dos polvoristas, mocadões, entre outros.

Se olharmos para a estrutura existente na ribeira de Goa compreendemos que esta detinha a mesma estrutura que a ribeira das naus de Lisboa, excetuando aquela

¹⁰⁰⁰ OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM, Edições Afrontamento, 2017, p. 117-129.

¹⁰⁰¹ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008.

mão de obra que era tipicamente local, como o *bói* da água ou o *caramelo*¹⁰⁰². A ribeira estava dotada de um grupo de ofícios que tinham como finalidade coordenar a mão de obra de inferior estatuto.

Tabela 9 – Ofícios – distribuição por local de exercício

Ofícios	Total
Casa da Fundição de Goa	2
Mestre fundidor	2
Casa da Pólvora de Goa	17
Auxiliar do Mestre polvorista	1
Bigari	4
Carpinteiro	1
Companheiros do Mestre da Casa da Pólvora	1
Mestre da Casa da Pólvora	1
Mestre da pólvora	1
Mestre polvorista	1
Mocadão da Casa da Pólvora	1
Mocadão dos bigaris	3
Moedor	1
Oficial	1
Polvorista	1
China	6
Fundidor	6

¹⁰⁰² 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.

Cordoaria	2
Cordoeiro	1
Mestre dos cordoeiros	1
Ferraria de Baçaim	1
Obreiro	1
Ferraria de Cananor	1
Mestre dos ferreiros	1
Ferraria de Ceilão	10
Carpinteiro	2
Ferreiro	3
Mestre da remolar	1
Naire	1
Oficial	2
S/ referência	1
Ferraria de Columbo	3
Ferreiro	1
Mestre da ferraria	1
Oficial	1
Ferraria de Macau	11
Capitão da artilharia	1
Carpinteiro	1
Fundidor	7
Mestre da fundição	1
Mestre dos carpinteiros	1

Ferraria de Malaca	1
Mestre da ferraria	1
Ferraria de Maluana [Ceilão]	9
Canacapole	1
Cangane	1
Cule	1
Ferreiro	1
Goripos coroncheiros	1
Mestre da ferraria	1
Olheiro	1
Serrador	1
Torneiro	1
Forja da Ribeira de Goa	6
Caramelo	1
Carpinteiro	1
Cherque	1
Mocadão dos carpinteiros	1
Mocadão dos serradores	1
Serrador	1
Fundição	1
Mestre da fundição	1
Mascate	1
Mergulhador	1
Monomotapa	8

Armeiro	1
Carpinteiro	1
Coronheiro	1
Ferreiro	1
Fundidor	1
Polvorista	1
Serrador	1
Serralheiro	1
Murmugão	2
Cule	1
Homem	1
Pescaria do Aljofar	3
Calafate	1
Carpinteiro	1
Pedreiro	1
Ribeira das galés (Goa)	24
Calafate	1
Carpinteiro	2
Ferreiro	1
Furador	1
Guarda	1
Mestre da remolar	2
Mestre das galés	2
Mestre dos carpinteiros	2

Mestre remolar	1
Naique	1
Naique de vigia	2
Oficial	7
Sota-comitre	1
Ribeira de Baçaim	6
Carpinteiro	2
Mocadão dos carpinteiros	1
Oficial	1
Tanoeiro	2
Ribeira de Chaul	1
Calafate	1
Ribeira de Cochim	116
Calafate	5
Carpinteiro	21
Cativo negro do Mestre da ferraria	1
Chamador dos carpinteiros	1
Comitre	1
Cordoeiro	5
Ferreiro	7
Furador	1
Guarda das naus e ribeira	1
Malabares	1
Mergulhador	1

Mestre da cordoaria	4
Mestre da ferraria	3
Mestre da ribeira	21
Mestre da tanoaria	9
Mestre dos calafates	11
Mestre dos carpinteiros	5
Mestre dos cordoeiros	1
Mestre dos ferreiros	1
Mestre dos tanoeiros	1
Mestre tanoeiro	1
Oficial	5
S/ referência	1
Serrador	4
Serralheiro	1
Tanoeiro	2
Torneiro	1
Ribeira de Columbo	3
Carpinteiro	1
Ferreiro	1
Polvorista	1
Ribeira de Coulão	2
Carpinteiro	1
Ferreiro	1
Ribeira de Damão	10

Ferrador	2
Mestre da ribeira	7
Mestre e patrão da ribeira	1
Ribeira de Diu	10
Carpinteiro	1
Ferreiro	1
Mestre da ferraria	1
Mestre dos carpinteiros	7
Ribeira de Goa	435
Armeiro	1
Bigari	8
Biguairim	1
Bói de água	4
Bói do sombreiro da carpintaria	1
Bói do sombreiro do capitão	1
Braga	1
Calafate	6
Caldeireiro	1
Caramelo	5
Carpinteiro	20
Catual	2
Cherque	11
Cordoeiro	3
Cornaca	1

Couraço	2
Cule	3
Farase	4
Ferreiro	8
Foleiro	8
Fundidor	6
Furador	1
Guarda da ribeira	2
Homem do Mocadão dos marinhos	1
Malhador	9
Marinheiro	1
Mestre da carpintaria	5
Mestre da Casa da fundição	3
Mestre da cordoaria	12
Mestre da ferraria	14
Mestre da fundição	10
Mestre da remolar	7
Mestre da ribeira	49
Mestre da tanoaria	11
Mestre da tanoaria e poleame	1
Mestre das ferrarias	2
Mestre das querenas	1
Mestre de fundição	1
Mestre do poleame	4

Mestre do remolar	1
Mestre dos calafates	26
Mestre dos carpinteiros	5
Mestre dos cordoeiros	1
Mestre dos ferreiros	10
Mestre dos reparos	3
Mestre dos tangedores	1
Mestre dos tanoeiros	1
Mestre dos tanques	6
Mestre dos torneiros	4
Mestre fundidor	1
Mestres dos ofícios	1
Mocadão	1
Mocadão da Casa da Pólvora	1
Mocadão da cordoaria	1
Mocadão do carvão	5
Mocadão dos bigaris	1
Mocadão dos carpinteiros	7
Mocadão dos cordoeiros	4
Mocadão dos elefantes	3
Mocadão dos ferreiros	5
Mocadão dos marinheiros	4
Mocadão dos marinheiros arábios	2
Mocadão dos marinheiros canarins	1

Mocadão dos marinheiros naiteas	1
Mocadão dos pedreiros	2
Mocadão dos serradores	4
Mocadão-mor	3
Mocadão-mor dos elefantes	4
Mocadão-mor dos marinheiros	2
Mocadão-mor dos marinheiros arábios	5
Mocadão-mor dos marinheiros canarins	3
Mocadão-mor dos marinheiros canarins e naiteas	1
Mocadão-mor dos marinheiros naiteas	2
Mocadão-mor dos pedreiros	1
Moço do calafate	1
Mouro	1
Naique	2
Naique de vigia	1
Naique de vigia (dia)	2
Naique de vigia (noite)	3
Naique do Mocadão dos marinheiros	1
Naique do mocadão-mor dos marinheiros canarins	1
Naique do olheiro	1
Obreiro de bigaris	1
Obreiro de caldeireiro	1
Obreiro de ferreiro	6
Oficial	9

Oficial menor	1
Olheiro	5
Peão	1
Peão do mocadão-mor dos marinheiros canarins	1
Peão do naique do mocadão-mor dos marinheiros	1
Piloto	1
Piloto-mor	11
Piloto-mor da Índia	1
Porteiro	3
Porteiro (porta grande)	5
Porteiro (porta pequena)	5
Quereneiro	2
Roboão	1
S/ referência	3
Serrador	7
Sombreiro da carpintaria	2
Torneiro	1
Ribeira de Malaca	54
Armeiro	1
Calafate	10
Carpinteiro	10
Cordoeiro	2
Couraço	1
Cravador	1

Ferreiro	6
Mestre da ferraria	12
Mestre da remolar	1
Mestre da ribeira	1
Mestre da tanoaria	1
Mestre das ferrarias	1
Mestre de fundição	1
Mestre dos calafates	3
Pedreiro	1
Polvorista	1
Serrador	1
Ribeira de Manar	2
Naique dos elefantes	1
Naire	1
Ribeira de Manorá	2
Carpinteiro	1
Ferreiro	1
Ribeira de Mascate	4
Mestre da ferraria	1
Mestre dos ferreiros	1
Mestre dos tanoeiros	2
Ribeira de Moçambique	45
Calafate	11
Carpinteiro	7

Cordoeiro	1
Criado do carpinteiro	1
Ferreiro	9
Guarda dos navios	1
Mestre dos carpinteiros	6
Pedreiro	1
Polvorista	1
Tanoeiro	7
Ribeira das Molucas	5
Calafate	2
Carpinteiro	2
Ferreiro	1
Ribeira de Mombaça	4
Carpinteiro	2
Ferreiro	2
Ribeira de Ormuz	63
Armeiro	4
Carpinteiro	4
Cordoeiro	8
Guarda da ribeira	3
Marinheiro	1
Marinheiro de guarda dos navios	2
Mestre da ferraria	9
Mestre da ribeira	7

Mestre da tanoaria	1
Mestre dos calafates	1
Mocadão dos arrais	1
Mocadão dos marinheiros	6
Moço	1
Moço do calafate	1
Moço do Mestre da Ribeira	5
Moço do tanoeiro	1
Serralheiro	5
Tanoeiro	3
Ribeira de Rachol	1
Mestre de fazer galés	1
Ribeira de Sofala	11
Carpinteiro	9
Criado do carpinteiro	2
S/ referência	459
Artilheiro	43
Barqueiro	2
Braga	1
Calafate	62
Carpinteiro	82
Catureiro	36
Contratador dos reparos	1
Cordoeiro	14

Cornaca	2
Coroás	2
Couraço	3
Cule	46
Engenheiro (dos artificios de fogo)	1
Estubador	2
Ferrador	4
Ferreiro	18
Fundidor	33
Lascar	4
Marinheiro	1
Marinheiro que fez velas	2
Mergulhador	4
Mestre da carpintaria	1
Mestre da cordoaria	1
Mestre da ferraria	3
Mestre da fundição	6
Mestre da remolar	3
Mestre da remolar e das galés	1
Mestre da ribeira	4
Mestre da tanoaria	1
Mestre das naus	1
Mestre das polés	1
Mestre das velas	1

Mestre dos calafates	5
Mestre dos carpinteiros	1
Mestre dos ferreiros	2
Mestre ferreiro	1
Mestre fundidor	1
Mestre polieiro	1
Mestre-mor da ribeira	1
Mocadão	1
Mocadão carpinteiro	1
Mocadão dos carpinteiros	3
Mocadão dos cules	1
Mocadão dos ferreiros	1
Mocadão pedreiro	1
Mocadão-mor	1
Naique	1
Oficial	5
Oficial de enxárcia	3
Oficial mecânico	1
Paniá	2
Piloto	7
Piloto-mor	2
Polieiro	1
Polvorista	2
Remolar	1

S/ referência	5
Serrador	2
Serralheiro	2
Tanoeiro	18
Salsete	1
Chumbeiro	1
São Sebastião de Mangalor	2
Mestre da ferraria	2
Sofala	71
Calafate	6
Carpinteiro	24
Coronheiro	4
Ferreiro	28
Mestre da ribeira	1
Mestre dos carpinteiros	1
Oficial do Mestre da ribeira	1
Tanoeiro	6

Em ordem a compreender melhor esta mão de obra, tão vasta, foi feito um exercício de organização hierárquica e taxonómica dos ofícios, de maneira a compreender as suas funções e enquadramento profissional. Um exercício que tentamos construir para dar lugar a uma categorização destas profissões. Foram criadas oito grandes categorias, a saber: oficiais de armas, oficiais de navegação, oficiais de vigia, oficiais de gestão, oficiais técnicos, oficiais mecânicos, oficiais auxiliares e oficiais menores, onde se procurou enquadrar cada um dos ofícios de acordo com suas competências. Para compreender melhor esta divisão atentemos à tabela 10.

Tabela 10 – Mão de obra – distribuição por categorias profissionais

Mão de obra da construção naval							
Oficial de armas	Oficiais de Navegação	Oficiais de vigia	Oficiais de Gestão	Oficiais técnicos	Oficiais mecânicos	Oficiais auxiliares	Oficiais menores
Armeiro	Barqueiro	Guarda	Cangane	Mestre da carpintaria	Calafate	Chamador dos carpinteiros	Bigari
Artilheiro	Catureiro	Guarda da ribeira	Catual	Mestre da cordoaria	Caldeireiro	Coroás	Biguarim
Auxiliar do Mestre polvorista	Comitre	Guarda das naus e ribeira	Contratador dos reparos	Mestre da ferraria	Carpinteiro	Criado do carpinteiro	Bói de água
Capitão da artilharia	Marinheiro	Guarda dos navios	Olheiro	Mestre de remolar e das galés	Cordoeiro	Homem	Bói de sombreiro de carpintaria
Coronheiro	Mestre das galés	Marinheiro de guarda dos navios		Mestre da ribeira	Couraço	Homem do mocadão dos marinheiros	Bói de sombreiro do capitão
Engenheiro (dos artifícios de fogo)	Mestre das naus	Naique de vigia		Mestre da tanoaria	Cravador	Malhador	Caramelo
Fundidor	Piloto	Naique de vigia (dia)		Mestre da tanoaria e poleame	Ferrador	Mergulhador	Cativo negro do Mestre da ferraria
Mestre da Casa da Fundição	Piloto-mor	Naique de vigia (noite)		Mestre das polés	Ferreiro	Mocadão	Cornaca
Mestre da Casa da Pólvora	Piloto-mor da Índia			Mestre das querenas	Foleiro	Mocadão carpinteiro	Cule
Mestre da fundição				Mestre das velas	Marinheiro que fez velas	Mocadão-mor dos marinheiros naiteas	Farase
Mestre fundidor				Mestre de fazer galés	Pedreiro	Mocadão-mor dos pedreiros	Lascar
Mestre polvorista				Mestre do poleame	Poleeiro	Moço	Malabares

Mão de obra da construção naval							
Oficial de armas	Oficiais de Navegação	Oficiais de vigia	Oficiais de Gestão	Oficiais técnicos	Oficiais mecânicos	Oficiais auxiliares	Oficiais menores
Naire				Mestre dos calafates	Quereneiro	Mocadão da Casa da Pólvora	Paniá
Polvorista				Mestre dos carpinteiros	Remolar	Mocadão do carvão	Peão
				Mestre dos cordoeiros	Tanoeiro	Moço do calafate	Peão do mocadão-mor dos marinheiros canarins
				Mestre dos ofícios	Torneiro	Moço do Mestre da ribeira	Peão do naique do mocadão-mor dos marinheiros
				Mestre dos reparos		Moço do tanoeiro	
				Mestre dos tangedores		Mocadão dos arrais	
				Mestre dos tanoeiros		Mocadão dos bigaris	
				Mestre dos tanques		Mocadão dos carpinteiros	
				Mestre dos torneiros		Mocadão dos cordoeiros	
				Mestre e Patrão da ribeira		Mocadão dos cules	
				Mestre ferreiro		Mocadão dos elefantes	
				Mestre poleeiro		Mocadão dos ferreiros	

Mão de obra da construção naval							
Oficial de armas	Oficiais de Navegação	Oficiais de vigia	Oficiais de Gestão	Oficiais técnicos	Oficiais mecânicos	Oficiais auxiliares	Oficiais menores
				Mestre remolar		Mocadão dos marinheiros	
				Mestre-mor da ribeira		Naique do Mocadão-mor dos marinheiros canarins	
						Mocadão doa marinheiros canarins	
						Mocadão dos marinheiros naiteas	
						Mocadão dos pedreiros	
						Mocadão dos serradores	
						Mocadão pedreiro	
						Naique	
						Mocadão-mor	
						Mocadão-mor dos elefantes	
						Mocadão-mor dos marinheiros	
						Mocadão-mor dos marinheiros arábios	

Mão de obra da construção naval							
Oficial de armas	Oficiais de Navegação	Oficiais de vigia	Oficiais de Gestão	Oficiais técnicos	Oficiais mecânicos	Oficiais auxiliares	Oficiais menores
						Mocadão-mor dos marinheiros canarins	
						Naique do Mocadão dos marinheiros	
						Naique do olheiro	
						Naique dos elefantes	
						Obreiro	
						Obreiro de caldeireiro	
						Obreiro de ferreiro	
						Obreiro dos bigaris	
						Oficial	
						Oficial de enxárcia	
						Oficial do Mestre da ribeira	
						Oficial mecânico	
						Oficial menor	

O armeiro, o artilheiro, o auxiliar do mestre polvorista, o capitão da artilharia, o coronheiro, o engenheiro, o fundidor, o mestre da Casa da Fundição, o mestre da Casa da pólvora, o mestre da fundição, o mestre fundidor, o mestre polvorista, o naire e o polvorista fazem parte da categoria dos “oficiais de armas”, porque os seus ofícios remeterem para atividades relacionadas com a artilharia e armas. O armeiro era quem tinha como função de consertar e limpar as armas portáteis¹⁰⁰³. Temos referência a este ofício para Ormuz, Malaca, Goa e Monomotapa. De origem do Malabar, o armeiro que em 1544 servia em Ormuz recebia ao ano cerca de 11 520 reis¹⁰⁰⁴. Em 1574, tinha a fortaleza de Ormuz um armeiro que recebia cerca de 7 200 reis por ano, sendo que recebia por mês 600 reis e mais 30 mãos de arroz¹⁰⁰⁵. Já no “Regimento da fortaleza de Ormuz” de 1568 previa-se este ofício com o rendimento igual ao praticado em 1574¹⁰⁰⁶. Entre 1587 e 1588, durante o reinado de Filipe I, o armeiro da ribeira de Goa recebia mais que os restantes, cerca de 14 400 reis ao ano¹⁰⁰⁷. No entanto, apesar de parecer que este ofício era algo consolidado no tempo, há relatos para 1515 da falta de armeiros para realizarem o trabalho de consolidação das fortalezas e progressão do Estado da Índia¹⁰⁰⁸, que culmina com a mobilidade de armeiros, de coronheiros e polvoristas para as minas de Monomotapa para lavrarem a artilharia necessária, em 1635¹⁰⁰⁹.

Com os artilheiros, a principal preocupação era a sua grande falta, sobretudo no período filipino, para prover as armadas de alto bordo, já que era necessário sempre

¹⁰⁰³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 57.

¹⁰⁰⁴ “Tombo do Estado da Índia. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências, 1868, p. 99.

¹⁰⁰⁵ “Orçamento do Estado da Índia, 1574”, GODINHO, Vitorino Magalhães – “Les finances de L’ État Portugais des Indes Orientales, (1517-1635)”. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian; Centro Cultural Português, 1982, p. 162.

¹⁰⁰⁶ “Regimento da fortaleza de Ormuz”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 170-171.

¹⁰⁰⁷ “Orçamento do Estado da Índia 1587-1588”, AHU, cod. 500, MATOS, Artur Teodoro de - O Orçamento do Estado da Índia de 1588. “Povos e Culturas”, nº 8 (2003), p. 248.

¹⁰⁰⁸ “Carta de Jorge de Albuquerque, capitão de Malaca, a El-Rei. Malaca, 8 de janeiro de 1515”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte 3, mc. 5, doc. 87, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 83.

¹⁰⁰⁹ “Sobre as minas de Manomotapa. De 24 de Fevereiro de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 32, fl. 81-85.

entre doze e dezasseis¹⁰¹⁰ indivíduos, chegando, por vezes, aos quarenta indivíduos, podendo ser divididos entre portugueses e naturais da terra¹⁰¹¹. Em 1635, o rei comprometia-se a enviar em cada nau, todos os anos, artilheiros portugueses para a Índia, para que servissem na armada de alto bordo. Seriam portugueses, porque os naturais indianos não eram considerados adequados para o serviço¹⁰¹². Por volta de 1636 envia-se um artilheiro para a China para desempenhar o seu ofício, onde arrecadaria por volta dos 7 300 reis. Em 1638, volta o mesmo problema da falta desta mão de obra, e novamente é pedido que viessem artilheiros portugueses do reino pela grande falta que havia deles no Estado da Índia para prover as armadas¹⁰¹³.

Os auxiliares do mestre polvorista que trabalhavam na Casa da Pólvora, sendo dois a desempenhar esta função, auferiam por ano cerca de 57 600 reis cada, em 1634¹⁰¹⁴.

Do coronheiro, aquele que fazia as coronhas das armas¹⁰¹⁵, temos registos entre 1516 e 1518 como desempenhando a sua atividade em Sofala, podendo igualmente os seus salários variar de ano para ano. Entre 1516 e 1517, o seu salário era de 7 250 reis

¹⁰¹⁰ “Relação das pessoas que se lançarão nas armadas e socorros em tempo do vice-rei Pedro da Silva de 8 de Dezembro de 1635 em diante. De 24 de Dezembro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 382-394.

¹⁰¹¹ Veja-se que em 1636, em Baçaim, havia 35 artilheiros portugueses e 5 da terra, sendo que os portugueses recebiam mais que os naturais. Se fosse um nacional receberia cerca de 1 800 reis por mês, enquanto o natural receberia por volta dos 1 200 reis. “Listas do pagamento que fez o Feitor de Baçaim aos seis galeoens de que era capitão geral Antonio Teles de Menezes. De 3 de Outubro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 303-309v.

¹⁰¹² “Carta de Filipe III para o vice-rei. Sobre haver na India armada d’altobordo. De 27 de Março de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 95.

¹⁰¹³ “Carta sobre a conservação da Armada de Alto Bordo para segurança daquele estado e do seu comercio. De 2 de Março de 1638”, ANTT, Livro das Monções, Livro 44, fl. 7.

¹⁰¹⁴ “Livro da receita e despesa pertencentes ás fortalezas do Estado da India”, BN, cod. 1783.

¹⁰¹⁵ coronheiro - Dicionário Online Priberam de Português.

por ano¹⁰¹⁶, sofrendo um aumento significativo em 1518 para 22 250 reis ao ano¹⁰¹⁷, podendo justificar a importância que este ofício desempenhava na época.

“Conde sobrinho Viso Rey da India amigo. Eu El Rey vos envio muito saudar como aquele que muito amo. Ao que em 10 de abril de 632 vos mandey escrever encarregandovos tratardes dos artificios de fogo que em carta de 18 de fevereiro de 630 me avisastes se ficavão fazendo para se acometerem em navios de remo ou embarcações de alto bordo dos inimigos da Europa; respondestes em 4 de outubro do ano passado que fazeis particular relação sem predo que obram as armadas, e dos efeitos dos artificios de fogo que se fazem para elas por hum engenheiro que vos mandey dar quando fostes deste reino, e pareceo me encarregarvos de novo tenhais particular cuidado de andarem as armadas bem goarnecidas para ofenderem, e se defenderem dos inimigos de Europa, e do que em tudo fizerdes me avisais”¹⁰¹⁸. Segundo o relato da carta do rei, de 1633, fica claro que o engenheiro do artifício de fogo era oriundo do reino.

Um naire era um indivíduo de classe nobre e militar do Malabar¹⁰¹⁹. Os dois registos de que dispomos apontam para serviço realizado em Manar e em Ceilão, não

¹⁰¹⁶ “Rol truncado do pagamento de soldos e mantimentos na fortaleza de Sofala. De 1 de Dezembro de 1516”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 66, n.º 69, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1965, vol. 4, p. 560-579; “Rol incompleto do pagamento de soldos e mantimentos na fortaleza de Sofala. Sofala, 30 de Setembro de 1517”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 71, n.º 141, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 218-251.

¹⁰¹⁷ “Rol do pagamento de soldos e mantimentos na fortaleza de Sofala. 31 de Março de 1518”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 74, n.º 45, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 400-435; “Rol do pagamento de soldos e mantimentos na fortaleza de Sofala. De 30 de Junho de 1518”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 75, n.º 182, “Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1966, vol. 5, p. 488-521.

¹⁰¹⁸ “Sobre os artificios de fogo. De 10 de Dezembro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 121.

¹⁰¹⁹ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 93.

sendo possível saber quanto recebiam, porque o valor apresentado era dividido por mais ofícios¹⁰²⁰.

O polvorista estava encarregue de fabricar pólvora¹⁰²¹. Por volta de 1607, na Casa da Pólvora, recebia o seu polvorista 109 940 reis por ano, dividido com dois bombeiros¹⁰²². Em Malaca, em meados de 1622, o polvorista arrecadava cerca de 10 000 reis por ano¹⁰²³. Em 1634, havia um polvorista na ribeira de Moçambique que tinha de salário 37 760 reis ao ano, e um em Columbo que recebia cerca de 56 152 reis por ano¹⁰²⁴.

Sobre os “oficiais da navegação” pouco iremos falar porque, como o próprio nome indica, remetem para práticas de navegação, sendo estes ofícios conhecidos e compreensíveis as atividades a que se dedicavam. A incorporação de barqueiro justificase por se saber que este era o responsável por colocar o lastro nas naus. Em 1639 pagava-se a um barqueiro, pelo seu serviço, cerca de 132 000 reis¹⁰²⁵. O catureiro era um tripulante de um catur, que era uma pequena e típica embarcação indiana¹⁰²⁶. Já um comitre era quem chefiava os forçados das galés¹⁰²⁷, sendo a referência que encontramos a um Agostinho Fernandes, que servia em Cochim em 1514, e que recebia 6 paras e meia de trigo¹⁰²⁸.

¹⁰²⁰ “Relação do rendimento e despesas de todo o estado da India com outras advertencias de muita consideração tocantes ao serviço de sua magestade.”, BPE, CV/2-7, fl. 29, 30.

¹⁰²¹ polvorista - Dicionário Online Priberam de Português.

¹⁰²² O valor original é de 365 xerafins, 1 tanga e 80 reis. Valor foi convertido por nós. “Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da India”, BA, Papeis vários pertencentes às conquistas da America e Índia, n.º 61, cod. 51-VI-54, fls. 271-293.

¹⁰²³ “Livro em que se registão todos os assentos dos conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama 1622”, BN, cod. 1983.

¹⁰²⁴ “Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da India”, BN, cod. 1783.

¹⁰²⁵ Valor original era de 440 xerafins, tendo sido o valor convertido por nós. “Diligências sobre o dinheiro daos cabedais da pimenta de sua magestade dos anos de 1621 ate 1633 em que corre pela companhia do comerssio. De 8 de Janeiro de 1639”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 359-369.

¹⁰²⁶ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 241.

¹⁰²⁷ comitre - Dicionário Online Priberam de Português.

¹⁰²⁸ “Idem do mesmo ao dito almoxarife para dar a dezassete carpinteiros, que nomea, cento e dez paras de trigo, ao referido preço, que veio de Dio na nau Xabregas. De 13 de Julho de 1514”, 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. 6, p. 99.

A categoria “oficiais de vigia” agrega os ofícios que estavam encarregues da vigia da ribeira. E que ofícios eram esses? Eram o guarda, o guarda da ribeira, o guarda das naus e da ribeira, o guarda dos navios, o marinheiro que guarda navios, o naique de vigia quer de dia, quer de noite. De todos, aquele que pode causar estranheza, porque não existia no reino, é o naique. O naique era o cabo, capitão, ou chefe dos soldados indígenas¹⁰²⁹. Neste caso, seria um soldado indígena que vigiaria a ribeira, havendo uma diferenciação entre aqueles que trabalhavam e vigiavam de dia, e aqueles que o faziam durante a noite.

Segundo a “Relação do rendimento e despesas de todo o estado da India com outras advertencias de muita consideração tocantes ao serviço de sua magestade”, documento sem data, sabemos que serviam cerca de 20 naiques de vigia de noite, sendo que cada um recebia por mês cerca de 410 reis. Já os naiques de vigia de dia eram proporcionalmente em número inferior, sendo cerca de 6, segundo o mesmo documento, recebendo 1 080 reis¹⁰³⁰, mais que os naiques de vigia de noite¹⁰³¹.

Em 1607 percebemos que na ribeira de Goa serviam cerca de 40 naiques de vigia de noite e que recebiam cerca de 4 500 reis cada um por ano, perfazendo um total de 180 mil reis. 12 eram os naiques de vigia de dia que auferiam de remuneração cerca de 8 607 reis, num total de 103 280 reis¹⁰³². Já em 1635 voltamos a ter cerca de 20 naiques de vigia de noite a servir na ribeira de Goa, arrecadando 412 reis por mês¹⁰³³.

Os “oficiais de gestão” compreendem aqueles ofícios encarregues da gestão da ribeira no seu patamar mais baixo, já que sobre a direção da ribeira falamos aquando da administração naval. Cangane era uma espécie de fiscal ou olheiro (nomenclatura

¹⁰²⁹ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 91-92.

¹⁰³⁰ Valor original 3 pardaus por mês. Valor convertido por nós.

¹⁰³¹ “Relação do rendimento e despesas de todo o estado da India com outras advertencias de muita consideração tocantes ao serviço de sua magestade”, BPE, CXVI/1-18, fl. 5v-50.

¹⁰³² “Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia, Ilhas adjacentes de sua Coroa e outras muitas particularidades”, ANTT, Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Pública, Livro 49, fl. 90.

¹⁰³³ Não se consegue converter este valor para rendimento anual, por não saber quantos meses de serviço eram pagos.

utilizada em Ceilão¹⁰³⁴), que trabalhava na Ferraria de Maluana (Ceilão) e que, em 1635, recebia 2 medidas de arroz por dia¹⁰³⁵.

Segundo Sebastião Dalgado, o catual era um termo empregue na Índia “para designar o indivíduo que exercia todas ou algumas das seguintes funções: chefe da polícia da cidade, inspector dos mercados, juiz criminal, governador da cidade”¹⁰³⁶. Segundo Patrícia Carvalho, o ofício de catual surgiu em 1607 e desempenhava funções semelhantes ao meirinho, visto ser o chefe da polícia e um inspetor¹⁰³⁷. Em 1607, o catual recebia cerca de 11 100 reis, na ribeira de Goa¹⁰³⁸, e em 1617, cerca de 2208 xerafins por ano, que era dividido com outros ofícios como o rovoão, o mocadão-mor dos pedreiros, o mestre das querenas, entre outros¹⁰³⁹.

O olheiro era o ofício encarregue de controlar e vigiar tudo o que se passava na ribeira, e o que nela faltava. Por isso, além de possuir um ordenado de 10 000 000 reis por ano, tinha ainda direito a uma casa na ribeira de Goa, em meados de 1622¹⁰⁴⁰. Em 1635, o olheiro acumulava o seu cargo com o ofício de escrivão da receita do Almojarife da ribeira de Goa e auferia por ano 100 000 reis¹⁰⁴¹.

Os coroás e os mergulhadores remetiam para os “ofícios auxiliares”, embora coroá fosse usado na língua indiana. Eram recrutados para ir ao fundo do mar buscar âncoras,

¹⁰³⁴ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 205.

¹⁰³⁵ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 227.

¹⁰³⁶ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 237-238.

¹⁰³⁷ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de mestrado. Lisboa, 2008, p. 150.

¹⁰³⁸ “Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia, Ilhas adjacentes de sua Coroa e outras muitas particularidades”, ANTT, Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Pública, Livro 49, fl. 90v.

¹⁰³⁹ “Receita do dinheiro que se carregou sobre o thesoureiro do estado Mateus Correa de Sa do rendimento dele de tempo de hum ano comessado em des de outubro de 616 e que o dito thesoureiros comessou a servir the nove de outro tal mês de 617”, AHU, Índia, caixa 5A, doc. 163.

¹⁰⁴⁰ “Livro em que se registão todos os assentos dos conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama 1622”, BA, cod. 51-VII-12.

¹⁰⁴¹ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II, p. 143.

artilharia e canhões de embarcações queimadas ou afundadas, sendo uma forma de rentabilizar recursos: “faço saber a vos meu vizo rey ou governador das partes da Índia que para se poderem tirar do rio desta cidade e da barra e outras partes artilharia ancoras e mais cosas que aly ficarão por se não poderem recolher ho diante podera suceder que fiquem sem poderem ter remedio algum mais que o que se lhe podera dar por coroas que não ha neste reino e averem de ver o damno que pello fundo poderam ter as naos navios e mais embarçaos de minhas armadas pera com mais claresa se averem de consertar e convir muito a meu serviço que desas partes venhão ate tres vos mando que sendo vos esta dado logo mandeis chamar aos melhores e de mais esperiemia que ouver e os despunhais a virem a esta cidade nestas naos que hora com o favor de Deus vam pera esas partes dando lhe nelas gasalhados convinientes dos que por bem do regimento podeis dar e mantimento nesessario para a viagem dizendo lhe que qua lhe ey de mandar dar o ordenado conveniente pera seu sostemtamento e lhe farei as merces que merecerem conforme a vomtade com que se despuzerão a me virem servir”¹⁰⁴². Sabe-se que em 1615, um coroá recebia cerca de 720 reis¹⁰⁴³ por tirar duas âncoras do fundo do rio¹⁰⁴⁴. Parecem, pois receber à tarefa e não com base num vencimento mensal.

Na forja da ribeira de Goa, local onde, entre 1526 e 1527 se trabalhava o metal, sendo o mesmo que uma ferraria, trabalhava o malhador. Em 1526 serviram na forja entre de 85 a 175 malhadores, podendo receber entre os 8 a 10 liais por dia¹⁰⁴⁵. Já em 1527 serviram cerca de 63 a 187 malhadores, arrecadando 10 liais por dia¹⁰⁴⁶.

¹⁰⁴² “Alvará régio mandando vir da Índia até três «caroás» ou especialistas em retirar do fundo do rio, da barra e de outras partes, artilharia, âncoras e mais coisas lá deixadas, pois em Portugal não havia tais especialistas.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 12, fl. 607-607v, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 6, p. 266-267.

¹⁰⁴³ Valor original era de 12 tangas, tendo sido convertido por nós.

¹⁰⁴⁴ “Conta dos cabedais (...). De 1615”, AHU, Índia, caixa 3A, doc. 187.

¹⁰⁴⁵ “Féria dos carpinteiros e mais oficiais que trabalharam na Ribeira e Casa da Pólvora de Goa.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 133, n.º 46; “Folhas de pagamento relativo às pessoas que trabalharam na Ribeira de Goa.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 137, nº 118.

¹⁰⁴⁶ “Folha dos jornais: dias e ordenados, das pessoas que trabalharam na Ribeira de Goa.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 138, nº 116; “Folha da feria que se fez às pessoas da ribeira e armazém de Goa

A categoria de “oficiais técnicos” remete para operadores técnicos, com conhecimento e saber, ao mesmo tempo que assumiam funções de «chefia» de uma mão de obra mais «proletarizada». Por isso temos ofícios como mestre da carpintaria, mestre dos carpinteiros, mestre dos cordoeiros, mestre da remolar, mestre da ribeira, entre outros.

O mestre da carpintaria era o mesmo que o mestre da ribeira ou o mestre dos carpinteiros, pois tratava-se daquele que chefiava os carpinteiros, que trabalhavam numa dada ribeira, tendo conhecimentos de construção naval¹⁰⁴⁷. Na taxonomia criada estes ofícios aparecem em separado, pois, como já dissemos, seguimos a nomenclatura que as fontes nos davam, traduzindo diferentes nomes para o mesmo ofício. Segundo a documentação, deviam ser homens de talento para fazer naus e navios, e alguns seriam homens que, na Carreira da Índia, tinham servido de calafates¹⁰⁴⁸.

Em 1505, o vice-rei da Índia pedia que viesse mão de obra do reino para a ribeira de Cochim, para se continuar a fábrica de naus e um mestre para melhor ensinar: “E fiz huua terecena em que se encerrom as cousas de vosas naaos e he tamanho o trafeguo dellas que se espantaria Vosa Alteza de o ver. Fizemos cadernaes muito fortes pera enmaestear a nãão e mando fazer huum cabrestamte pera varar os navios que homem (?) põee fora se Vosa Alteza me mandase callafates e carpymteiros da Ribeira e estopa e breu seria mais voso serviço que cousa que de la posa vir e se viesse mestre de fazer naao pode la hyamos fazer camanha quisesemos e com mui pouqua custa”¹⁰⁴⁹. A grande necessidade deste tipo de mão de obra levou o rei, em 1626, a agradecer a João Eanes a prontidão com que servia o seu ofício, sobretudo em aprontar a tempo os navios¹⁰⁵⁰.

na mesma declaradas”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mc. 139, n.º 156; “Folha da feria dos oficiais que trabalharam na Ribeira de Goa no mês de Julho.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mc. 142, n.º 135.

¹⁰⁴⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 355-356.

¹⁰⁴⁸ “Relação de todo o estado da Índia Oriental”, ANTT, Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça, tomo 6F, fl. 1-18v.

¹⁰⁴⁹ “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, n.º 33, “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. XI (1975), p. 40-50.

¹⁰⁵⁰ “Carta real para João Anes, mestre da Ribeira em Goa, agradecendo-lhe o bem que o servia no que tocava ao seu cargo. De 7 de setembro de 1526”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, mc. 34, n.º 138.

António Pinto servia, em 1558, como mestre da ribeira. Havia sido carpinteiro no reino e tinha sido enviado para a Índia para servir como mestre da carpintaria¹⁰⁵¹.

Em 1607, era enviado para a Índia Valentim Temudo, que tinha sido mestre da Ribeira das Naus de Lisboa: “e no que toca ao logar em que as ditas naus se hão de fazer, e á pessoa que ha de ter a cargo esse negovio, hei por bem de vol-o commetter em todo, entendendo o ordenareis como mais convenha a meu serivço, e da mesma maneira se correrá pelo tempo em diante, em quanto eu não mandar outra cousa, e tambem pera o mesmo effeito tenho nomeado mestre para a fabrica d’ellas a Valentim Themudo, que n'estas naus se ha de embarcar; e porque n'ellas vae dinheiro de fora do do cabedal da pimenta, d’elle se tirarão os ditos trinta mil cruzados, que mando prover para a fabrica das ditas naus n’este anno, e nos mais se proverá na maneira referida”¹⁰⁵². Um ano mais tarde recebe ordem para exercer o seu ofício na Índia e determinou-se que o seu salário seria dividido. Desta forma, receberia 150 000 mil por trabalhar na Índia e 50 000 mil que seriam pagos em Lisboa à sua esposa, para sua sustentação, enquanto servisse neste cargo. Começaria a receber mal embarcasse na nau que o levava até Goa¹⁰⁵³. 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 das Naus 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 tarefas¹⁰⁵⁴.

¹⁰⁵¹ “Antonio Pinto. Alvará de mestre dos carpinteiros da Ribeira da India”, ANTT, Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, Doações, Livro 1, fl. 59v, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 84.

¹⁰⁵² “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, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 239-242.

¹⁰⁵³ “Valentim Temudo. Cargo de mestre mor da Ribeira de Goa”, ANTT, Chancelaria de D. Filipe II, Doações, Livro 18, fl. 270v-271, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 93-95.

¹⁰⁵⁴ “El-Rey ordena que se façam cada anno duas naus na India. De 2 de abril de 1615”, Livro 2º de alvarás, fl. 292v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1074-1076.

Em 1617 surgem problemas com o seu ofício, ao ser acusado de roubar nas avaliações das naus em prejuízo da fazenda real¹⁰⁵⁵. Em consequência destas acusações, em 1621 volta para o reino, após ter servido na Índia durante sete anos, deixando vago o cargo de mestre da ribeira. Em sua substituição, no mesmo ano, ia do reino, Manuel Fernandes, para servir durante 8 anos¹⁰⁵⁶. No entanto, houve uma contenda entre Manuel Fernandes e Diogo Luís que ambicionavam o mesmo cargo. O vice-rei havia provido do ofício Manuel Fernandes por 8 anos, mas o Conselho da Fazenda tomou conhecimento acerca do serviço de Diogo Luís, que pedia o mesmo ofício. Como tinha sido uma medida contra o conhecimento do rei, a nomeação do vice-rei foi anulada e Diogo Luís foi nomeado para o cargo, começando a exercer em 1628¹⁰⁵⁷. Sabe-se que em 1642 Vicente Rodrigues assumia o cargo de mestre da ribeira para substituir o seu falecido sogro, Diogo Luís, que serviu na ribeira de Goa¹⁰⁵⁸.

Os oficiais deste cargo adquiriram elevada importância ao longo do tempo a ponto de eles próprios mandarem construir jazigos ou serem sepultados dentro das igrejas. Foi o que aconteceu com Francisco do Souto, que em 1597 mandou construir um jazigo para a sua família na Igreja de São Francisco de Goa¹⁰⁵⁹. De igual forma, Gaspar Lopes tinha uma sepultura familiar na Igreja S. Francisco de Goa¹⁰⁶⁰.

¹⁰⁵⁵ “Sobre a conta que mandou o Vedor da Fazenda. De 20 de Fevereiro de 1619”, AHU, Índia, caixa 6, doc. 49.

¹⁰⁵⁶ “Mestre da Ribeira das Naos de Goa. Carta a Manoel Fernandes.”, ANTT, Chancelaria de Filipe III, Livro 38, fl. 101v-102.

¹⁰⁵⁷ “Carta de el-rei para nomeação de Manuel Fernandes mestre da carpintaria da ribeira de Goa.”, ANTT, Chancelaria de D. Filipe III, Doações, Livro 1, fl. 245, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 72-74; “Carta de el-rei para nomeação de Diogo Luiz mestre da carpintaria da ribeira de Goa.”, ANTT, Chancelaria de D. Filipe III, Doações, Livro 23, fl. 55, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 72-74.

¹⁰⁵⁸ “Vicente Rodrigues. Da propriedade de mestre dos carpinteiros da Ribeira das Naus da cidade de Goa”, ANTT, Chancelaria de D. João IV, Doações, Livro 11, fl. 262v, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 90-91.

¹⁰⁵⁹ “LXXXV - Souto (Francisco do)”, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 92.

¹⁰⁶⁰ “LXI. Lopes (Gaspar)”, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 69.

As remunerações destes oficiais foram muito variadas de ribeira para ribeira e de ano para ano, tendo em conta as várias crises financeiras pelas quais o Estado da Índia passou. Vejamos a tabela seguinte.

Tabela 11 – Remunerações dos mestres da ribeira – distribuição por anos e por ribeiras

Ano	Local	Remuneração p/ano
1554	Ormuz	34 000 reis
1554	Malaca	50 400 reis
1554	Sofala	34 000 reis
1554	Cochim	68 200 reis
1554 ¹⁰⁶¹	Goa	47 200 reis
1565 ¹⁰⁶²	Damão	30 000 reis
1568 ¹⁰⁶³	Ormuz	40 000 reis
1569 ¹⁰⁶⁴	Cochim	46 000 reis
1571	Ormuz	40 000 reis
1571	Damão	30 000 reis
1571	Goa	100 000 reis
1571 ¹⁰⁶⁵	Cochim	46 000 reis

¹⁰⁶¹ Informação recolhida do “Tombo do Estado da Índia. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências, 1868, p. 1-259.

¹⁰⁶² Informação recolhida do “Regimento para a fortaleza e cidade de Damão”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 302-344.

¹⁰⁶³ Informação recolhida do “Regimento da fortaleza de Ormuz”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 164-193.

¹⁰⁶⁴ Informação recolhida do “Regimento para a cidade de Cochim, das fortalezas de Cranganor e Coulão”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 210-237.

¹⁰⁶⁵ Informação recolhida do “Orçamento do que rende o Estado da Índia, e o que despende ordinariamente e asi o extraordinario que se pode alcançar por contas orçado huns annos por outros, o qual se fez por mandado do Senhor Vice Rey Dom Antonio de Noronha, aonde se declara miudamente o

1574	Ormuz	40 000 reis
1574	Damão	30 000 reis
1574	Goa	100 000 reis
1574 ¹⁰⁶⁶	Cochim	46 000 reis
1576 ¹⁰⁶⁷	Goa	100 000 reis
1581	Damão	30 000 reis
1581	Goa	60 000 reis
1581	Ormuz	40 000 reis
1581	Cochim	46 000 reis
1581 ¹⁰⁶⁸	Damão	30 000 reis
1587-1588	Goa	100 000 reis
1587-1588	Cochim	46 000 reis
1587-1588	Damão	30 000 reis
1587-1588 ¹⁰⁶⁹	Ormuz	40 000 reis
1607	Goa	100 000 reis
1607	Damão	30 000 reis

em que se faz a tal despesa”, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses”, 1999, p. 23-112.

¹⁰⁶⁶ Informação recolhida do “Orçamento do Estado da Índia, 1574”, GODINHO, Vitorino Magalhães – “Les finances de L’ État Portugais des Indes Orientales, (1517-1635)”. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian; Centro Cultural Português, 1982, p. 157-248.

¹⁰⁶⁷ Informação recolhida do “Título de todas as despesas ordinárias que se fazem na cidade de Goa a custa da fazenda de sua Alteza”, PISSURENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 15-141.

¹⁰⁶⁸ Informação recolhida do “Livro do orçamento do rendimento de todas as fortalezas do Estado da Índia e das despesas ordinárias que fazem em cada hum anno, lançadas em seus titolos cada hum per sy de 1581”, MATOS, Artur Teodoro de – “O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo”. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, p. 51-191.

¹⁰⁶⁹ Informação recolhida do “Orçamento do Estado da Índia 1587-1588”, AHU, cod. 500, MATOS, Artur Teodoro de – O Orçamento do Estado da Índia de 1588. “Povos e Culturas”, nº 8 (2003), p. 229-340.

1607 ¹⁰⁷⁰	Cochim	46 000 reis
1634 ¹⁰⁷¹	Goa	100 000 reis
1635	Cochim	4 200 reis
1635 ¹⁰⁷²	Goa	100 000 reis

Esta informação permite saber quais as remunerações do cargo do mestre da ribeira ao longo dos tempos, sendo o valor mais alto e o mais constante o de 100 000 reis por ano. Por outro lado, permite ainda compreender os níveis de grandeza/ importância de cada ribeira. Atentemos que, em 1554, o mestre da ribeira de Cochim recebia mais que o mestre da ribeira de Goa, o que comprova uma supremacia desta ribeira face à de Goa. Chegamos a 1569, o cenário muda, porque o mestre da ribeira de Cochim passa a receber menos do que recebia em 1554. Já em 1571, vemos uma ascensão notória da ribeira de Goa por meio do valor que o mestre da ribeira auferia, cerca de 100 000 reis ao ano. Nas restantes ribeiras, como Damão, Ormuz ou Sofala, o respetivo mestre da ribeira recebia valores médios em comparação com Goa. O salário pago ao mestre da ribeira provinha das rendas da fazenda real.

O mestre da Casa da Pólvora era quem chefiava os trabalhadores e o labor na Casa da Pólvora. Em 1623 auferia cerca de 36 000 reis, pagos pelas rendas das urracas¹⁰⁷³.

Tal como o mestre da Casa da Pólvora, o mestre da Casa da Fundição vigiava o que se passava na Casa da Fundição. Por volta de 1574, na ribeira de Goa, o mestre da Casa da Fundição auferia de salário 40 000 reis, valor que se manteve em 1576 e 1581¹⁰⁷⁴.

¹⁰⁷⁰ Informação recolhida do “Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia, Ilhas adjacentes de sua Coroa e outras muitas particularidades”, ANTT, Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Pública, Livro 49.

¹⁰⁷¹ Informação recolhida do “Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da Índia”, BN, cod. 1783.

¹⁰⁷² Informação recolhida do “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II.

¹⁰⁷³ “Caderno geral de todas as rendas de Goa, Salsete e Bardes. De 28 de Março de 1623”, AHU, Índia, caixa 7, doc. 110.

¹⁰⁷⁴ “Orçamento do Estado da Índia, 1574”, GODINHO, Vitorino Magalhães – “Les finances de L’ État Portugais des Indes Orientales, (1517-1635)”. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian; Centro Cultural

O mestre da pólvora era o responsável por refinar o salitre, não se sabendo quanto arrecadava de rendimento¹⁰⁷⁵.

O mestre de remolar era o carpinteiro chefe dos carpinteiros especializados na construção de remos¹⁰⁷⁶. Em 1548 enviava-se do reino para Ceilão um carpinteiro que soubesse de remolar, para ensinar a lavrar e a cortar as madeiras nas matas do rei para se fazer remos¹⁰⁷⁷. Em 1624, o rei igualmente pedia que se enviasse para a Índia um mestre de remolar¹⁰⁷⁸.

Quanto à sua remuneração, em 1571, o mestre recebia, na ribeira de Goa, cerca de 42 482 reis¹⁰⁷⁹, valor que se mantém até 1587-1588, em que passa a receber cerca de 90 000 reis¹⁰⁸⁰. No entanto, em comparação com a ribeira das galés de Goa, em 1607, o mestre de remolar recebia 52 300 reis, muito menos que o mestre da ribeira de

Português, 1982, p. 157-248; “Título de todas as despesas ordinárias que se fazem na cidade de Goa a custa da fazenda de sua Alteza”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 15-141; “Livro do orçamento do rendimento de todas as fortalezas do Estado da Índia e das despesas ordinárias que fazem em cada hum anno, lançadas em seus titulos cada hum per sy de 1581”, MATOS, Artur Teodoro de – “O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo”. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, p. 51-191.

¹⁰⁷⁵ “D. Miguel de Noronha informou que as contas entre os administradores da Companhia do Comércio e o mestre da Casa da Pólvora não eram de sua competência, pedindo ao Rei que lhe ordenasse que, em caso algum, interferisse nos negócios da Companhia. De 9 de janeiro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 258.

¹⁰⁷⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 457.

¹⁰⁷⁷ “Livro que trata das cousas da Índia e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

¹⁰⁷⁸ “Carta régia. Reporta-se a outra sua, de 21 de Fevereiro de 1622, sobre a necessidade de se conservar a armada de alto bordo, mas devidamente artilhada, e recomenda o maior cuidado na fundição de peças de artilharia. 17 de Fevereiro – 1624”, ANTT, Livro das Monções, Livro 20, fl. 69, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 10, p. 215-216.

¹⁰⁷⁹ “Orçamento do que rende o Estado da Índia, e o que despende ordinariamente e asi o extraordinario que se pode alcançar por contas orçado huns annos por outros, o qual se fez por mandado do Senhor Vice Rey Dom Antonio de Noronha, aonde se declara miudamente o em que se faz a tal despeza”, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 23-112.

¹⁰⁸⁰ “Orçamento do Estado da Índia 1587-1588”, AHU, cod. 500, MATOS, Artur Teodoro de - O Orçamento do Estado da Índia de 1588. “Povos e Culturas”, nº 8 (2003), p. 229-340.

Goa¹⁰⁸¹. Chegado o ano de 1634, o salário do mestre de remolar da ribeira de Goa sofre uma redução significativa, passando a auferir cerca de 42 042 reis por ano¹⁰⁸².

A única referência para o mestre dos polés, encarregue de fazer uma peça de poleame usada na suspensão dos toldos¹⁰⁸³, datada de 1612, diz-nos que recebeu cerca de 90 000 reis para aparelhar as naus da Índia¹⁰⁸⁴.

Em Rachol, o mestre de fazer galés recebia de salário cerca de 60 000 reis por ano¹⁰⁸⁵.

Entre 1607 e 1634, o mestre do poleame, aquele que fabricava peças em madeira por onde passavam os cabos, auferia 21 600 reis ao ano, na ribeira de Goa¹⁰⁸⁶.

Falar sobre o mestre dos calafates remete-nos para a análise das suas remunerações. Vejamos a tabela 12.

Tabela 12 – Remunerações dos mestres dos calafates – distribuição por anos e por ribeiras

Ano	Local	Remuneração p/ano
1554	Ormuz	45 000 reis
1554	Goa	35 800 reis
1554	Cochim	35 568 reis

¹⁰⁸¹ “Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia, Ilhas adjacentes de sua Coroa e outras muitas particularidades”, ANTT, Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Pública, Livro 49.

¹⁰⁸² “Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da Índia”, BN, cod. 1783.

¹⁰⁸³ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 418.

¹⁰⁸⁴ “Rezão e conta do cabedal das ditas naos que vierão este ano de 612 capitão mor Dom Jeronimo d'Almeida. De 1612”, AHU, Índia, caixa 2, doc. 83.

¹⁰⁸⁵ “Orçamento do que rende o Estado da Índia, e o que depende ordinariamente e asi o extraordinario que se pode alcansar por contas orçado huns annos por outros, o qual se fez por mandado do Senhor Vice Rey Dom Antonio de Noronha, aonde se declara miudamente o em que se faz a tal despesa”, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 23-112.

¹⁰⁸⁶ “Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia, Ilhas adjacentes de sua Coroa e outras muitas particularidades”, ANTT, Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Pública, Livro 49; “Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da Índia”, BN, cod. 1783.

1554	Malaca	39 400 reis
1569	Cochim	30 000 reis
1571	Goa	35 800 reis
1571	Cochim	30 000 reis
1574	Goa	35 800 reis
1574	Cochim	30 000 reis
1576	Goa	35 000 reis
1581	Cochim	30 000 reis
1581	Goa	35 800 reis
1587-1588	Goa	40 000 reis
1587-1589	Cochim	30 000 reis
1607	Goa	36 000 reis
1634	Goa	35 000 reis
1635	Cochim	30 000 reis
1635	Goa	35 000 reis

Do que é possível analisar desta tabela compreende-se que o mestre dos calafates tinha uma remuneração mediana, quando comparada com o mestre da ribeira. Em todo o caso, mais uma vez, os rendimentos pagos ao mestre dos calafates da ribeira de Goa tende a ser crescente face a outras ribeiras, como a de Cochim. Por outro lado, os aumentos e recuos nos salários parecem ser mais graduais em comparação com o que aconteceu ao longo dos tempos com o salário do mestre da ribeira.

Do mestre dos cordoeiros, responsável pelos cordoeiros que era quem fazia as cordas, sabemos que em 1527, na ribeira de Goa, serviam cerca de 85 mestres para além do mestre principal e auferiam 14 liais por dia¹⁰⁸⁷.

O ofício de mestre dos ferreiros é registado já desde o reinado de D. João III, onde ficamos a saber que em 1527, o mestre serviu durante seis dias e recebeu 6 pelouros de ouro¹⁰⁸⁸. A par do mestre principal serviram, no mesmo ano, mais 38 mestres que auferiam 14 liais por dia¹⁰⁸⁹. Segundo o Orçamento de 1571, o mestre dos ferreiros da ribeira de Goa obtinha 21 600 reis¹⁰⁹⁰. Em 1635, o mestre dos ferreiros de Mascate arrecadava de salário 37 000 reis por ano¹⁰⁹¹. O mesmo Orçamento de 1527 discriminava que o mestre dos reparos da ribeira de Goa recebia por rendimento cerca de 18 000 reis por ano¹⁰⁹², valor que no Orçamento de 1574 se mantém igual¹⁰⁹³.

Por norma, quem servia na ribeira de Goa era um mestre português, mas com a morte de um destes mestres optou-se por um mestre local, que bem servia, voltando a contratar um mestre português se tal fosse necessário: “O Mestre dos Reparos servira hum homem portuguez com seu soldo e mantimento que tinha de seu vencimento, e porque digo, e assy mais huma tanga por dia de secenta reis os dias do trabalho. E por

¹⁰⁸⁷ “Folha da feria que se fez às pessoas da ribeira e armazém de Goa na mesma declaradas”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 139, nº 156.

¹⁰⁸⁸ “Folha dos jornais: dias e ordenados, das pessoas que trabalharam na Ribeira de Goa.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 138, nº 116.

¹⁰⁸⁹ “Folha da feria que se fez às pessoas da ribeira e armazém de Goa na mesma declaradas”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 139, nº 156.

¹⁰⁹⁰ “Orçamento do que rende o Estado da Índia, e o que despende ordinariamente e asi o extraordinario que se pode alcançar por contas orçado huns annos por outros, o qual se fez por mandado do Senhor Vice Rey Dom Antonio de Noronha, aonde se declara miudamente o em que se faz a tal despesa”, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 23-112.

¹⁰⁹¹ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II.

¹⁰⁹² “Orçamento do que rende o Estado da Índia, e o que despende ordinariamente e asi o extraordinario que se pode alcançar por contas orçado huns annos por outros, o qual se fez por mandado do Senhor Vice Rey Dom Antonio de Noronha, aonde se declara miudamente o em que se faz a tal despesa”, MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 23-112.

¹⁰⁹³ “Orçamento do Estado da Índia, 1574”, GODINHO, Vitorino Magalhães – “Les finances de L’ État Portugais des Indes Orientales, (1517-1635)”. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian; Centro Cultural Português, 1982, p. 157-248.

falecer serve ora hum homem da terra que he muito bom official deste mister; o qual avera emquanto servir a dita tanga por dia os dias do trabalho, e quando for necessário o mestre portuguez, será por minha provizão ou de veedor da fazenda, e doutra maneira não averá”¹⁰⁹⁴.

Do mestre dos tanoeiros sabemos somente quanto recebiam. Em 1554, o mestre tanoeiro da ribeira de Goa recebia por ano 24 000 reis, e em 1635, o mestre da ribeira de Mascate auferia 37 000 reis, um valor mais avultado, contudo aplicado em períodos diferentes¹⁰⁹⁵.

O mestre dos tanques, provavelmente aquele que fazia os tanques (depósitos de ferro para guardar a água potável)¹⁰⁹⁶ e o mestre dos torneiros, provavelmente aquele que laborava as torneiras (peça tubular que permitia a saída de líquido de uma vasilha)¹⁰⁹⁷ são dois ofícios de que não se conhece bem a sua função. Contudo, sabemos que o mestre dos tanques auferia 16 320 de soldo por ano¹⁰⁹⁸ e o mestre dos torneiros recebia de soldo cerca de 21 600 reis por ano¹⁰⁹⁹, ambos na ribeira de Goa.

Em 1505, o vice-rei pedia que viessem do reino calafates para se continuar a fábrica de navios, devendo esta mão de obra estar permanente na ribeira de Cochim. Acompanhando esta mão de obra devia ir um mestre para melhor ensinar¹¹⁰⁰. O problema da falta desta mão de obra continuava, e em 1513, Afonso de Albuquerque

¹⁰⁹⁴ “Cristandade de Ormuz”, ANTT, Coleção S. Vicente, X, 83, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 9, p. 551-600.

¹⁰⁹⁵ “Tombo do Estado da Índia. De 22 de outubro de 1554”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 1-259; “Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da Índia”, BN, cod. 1783.

¹⁰⁹⁶ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 497-498.

¹⁰⁹⁷ LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 512.

¹⁰⁹⁸ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II.

¹⁰⁹⁹ “Orçamento do Estado da Índia 1587-1588”, AHU, cod. 500, MATOS, Artur Teodoro de – O Orçamento do Estado da Índia de 1588. “Povos e Culturas”, nº 8 (2003), p. 229-340.

¹¹⁰⁰ “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”, “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. XI (1975), p. 40-50.

pedia ao rei que enviasse calafates do reino para continuar a fábrica das naus¹¹⁰¹. Em 1515, Lopo Soares ordenava que se pagasse a todos os carpinteiros e calafates que vinham na armada onde ele também seguia, os seus mantimentos de cada dia, da mesma forma que se pagava aos outros que nas obras da ribeira já serviam¹¹⁰². Esses valores rondavam os 4 e os 10 cruzados, ou 2 a 44 xerafins, para o período filipino.

Para manter esta mão de obra no ativo, determinou-se em 1526 que quando não houvesse navios para calafetar, os calafates deviam tratar da estopa, de forma a que não recebessem em vazio o seu ordenado, pago pelo rei, e assim estivessem preparados para quando fosse necessário¹¹⁰³.

Na ribeira de Goa serviam, em 1527, calafates portugueses e calafates canarins. Recebiam meio vintém por almoço e o pagamento devia ser feito a partir do dia 15 de abril em diante, conforme recebiam os calafates de Cochim¹¹⁰⁴.

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 reparação¹¹⁰⁵. 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 navios¹¹⁰⁶.

¹¹⁰¹ “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”, 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.

¹¹⁰² “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”, 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. 6, p. 342.

¹¹⁰³ “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

¹¹⁰⁴ “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.

¹¹⁰⁵ “Livro em que se registão todos os assentos dos conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama 1622”, BN, cod. 1983.

¹¹⁰⁶ “Sobre as cousas de Malaca e do Sul. De 24 de Fevereiro de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 32, fl. 55.

Tal como os calafates, no período inicial da presença portuguesa no Oriente, pedia-se ao rei o envio de carpinteiros do reino para Cochim, para se continuar o bom resultado desta fábrica¹¹⁰⁷. Em 1509 já se afirmava que havia muitos carpinteiros e serralheiros nas obras da ribeira de Cochim, que até sobejavam¹¹⁰⁸. Em 1510 chegava-se à conclusão de que havia muitos carpinteiros na Índia, mas os do reino eram melhores e era importante tê-los para a construção das embarcações¹¹⁰⁹.

Contudo, havia um problema com esta mão de obra, visto que alguns oficiais serviam fora das obras do rei. Quando isso ocorria, deviam ser castigados, e assim riscados do livro de serviço o dia todo. Se se descobrisse que tinham ido a mando do seu mestre, este perderia um mês de soldo e mantimentos. Por isso era tão importante a função do apontador, que devia fazer o registo destes oficiais três vezes ao dia – de manhã, ao meio-dia e à tarde¹¹¹⁰.

Em 1527, serviam na ribeira de Goa 352 carpinteiros de 12 de novembro até 17 de novembro, aos quais se juntavam mais 45 carpinteiros. Os primeiros 352 carpinteiros recebiam de soldo 14 liais por dia, e os restantes 45 auferiam cerca de 12 liais¹¹¹¹. No mesmo ano, mas no mês de julho, serviam ao todo cerca de 794 carpinteiros mais 108 carpinteiros, e que recebiam o mesmo que os anteriores¹¹¹². Não se compreende porque é que a fonte distribui desta forma os carpinteiros que laboravam.

¹¹⁰⁷ “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, “Gavetas da Torre do Tombo”, vol. XI (1975), p. 40-50.

¹¹⁰⁸ “Inquirição mandada fazer por Jorge Barreto, capitão da fortaleza de Cochim, ácerca de uma nau que o dito capitão mandara construir, e pelo que era acusado de despredício e falta de zelo pelo serviço real. De 22 de fevereiro de 1509”, 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. 2, p. 430-439.

¹¹⁰⁹ “Carta I. Vantagens da conquista de Goa. De 1510”, BAIÃO, António – “Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque”. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1957, p. 1-2.

¹¹¹⁰ “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, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 5, parte 1, p. 97-114.

¹¹¹¹ “Folha dos jornais: dias e ordenados, das pessoas que trabalharam na Ribeira de Goa.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 138, nº 116.

¹¹¹² “Folha da feria dos oficiais que trabalharam na Ribeira de Goa no mês de Julho.”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 142, n.º 135.

Nas Molucas, em 1534, serviam 320 homens, podendo entrar mais 200 homens se necessário, que recebiam 1000 reis por mês, que fazia ao todo 350 000 reis por mês de custo. A isto acresciam os 2 contos e 100 000 reis que se pagava de mantimento a esta gente, que perfazia cerca de 500 reis por mês¹¹¹³.

Em 1578, o vice-rei D. Luís de Ataíde era da opinião que o uso destes oficiais enquanto gentios era uma boa oportunidade para o estado: “Dom Luiz de Ataíde, Conde de Atouguia, etc. Faço saber a vós Dom Manoel d'Almeida Capitão de Baçaim, que eu sou informado que por se não guardarem as leis d'El Rey Nosso Senhor sobre a gente da terra, se vai toda para as terras dos Mouros, deixando as em que cada hum nasceo e criou, que são do dito senhor, despovoadas e desertas, porque se prendem os ditos gentios contra a forma das ditas leis, que mandão que té final sentença não sejam presos, tirando coatro casos, a saber, morte, aleijão, falsidade, e testemunho falso, posto que estes ainda com muita cautella, do que se segue notável dano ao serviço de Sua Alteza, e de sua fazenda, porque assim a mor parte dos gentios serem officiaes, tecelões, carpinteiros, serradores, ferreiros, e mercadores de mantimentos, dos quaes se o Estado aproveitava grandemente todas as vezes que se oferecia”¹¹¹⁴.

Internamente, havia mobilidade desta mão de obra. Procedia-se ao apenamento destes oficiais de outras obras que realizavam, fossem as obras que fossem, para a construção de embarcações da coroa, caso o mestre da ribeira Valentim Temudo assim achasse necessário¹¹¹⁵. Em 1633, o vice-rei enviou para Moçambique carpinteiros e pedreiros para defesa da fortaleza e para ajuda na fábrica de embarcações¹¹¹⁶.

¹¹¹³ “Carta de Tristão de Ataíde a El-Rei. Molucas, 20 de fevereiro, 1534”, ANTT, Gavetas, Gav. 18, mc. 8, nº 20, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 1, Insulíndia, p. 284-331.

¹¹¹⁴ “Protecção aos gentios de Baçaim. Goa, 16 de dezembro de 1578”, AHEI, Livro das Monções, Livro 93, fl. 379v, SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 12, p. 415-417.

¹¹¹⁵ “Alvará por Dom Jerónimo de Azevedo para se apenarem carpinteiros para a fabrica das naos de S. M. De 14 de fevereiro de 1614”, Livro 3º de alvarás, fl. 158v, RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli, Madras: Asian Educational Services, 1992, fascículo 6, p. 1017-1018.

¹¹¹⁶ “D. Miguel de Noronha participou a Filipe III que tinha ordenado ao capitão de Moçambique que não descursasse a defesa da fortaleza, tendo-lhe enviado carpinteiros, pedreiros e dois navios de remo. Comunicou também que, até meados do mês de setembro, não tinha surgido nas costas de Quelimane e

No “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, na descrição de Cochim afirma-se que havia muitos carpinteiros em Cochim que se podiam meter para a construção, e que não seria por falta deles que não se fariam as embarcações¹¹¹⁷. O mesmo ocorria com Columbo: “Tem muitos oficiais de todos os officios, fereiros, carpinteiros, lanceitos das hastias que chamão goripos, e canarias, que são os que fazem esteiras, pescadores, e marinheiros pera as champanas”¹¹¹⁸.

Desde os tempos iniciais que havia falta de cordoeiros na Índia. Afonso de Albuquerque, em 1513, solicitava ao rei o envio nas naus destes oficiais, importantes para continuar a fábrica das embarcações, já que ficava sem eles quando as naus regressavam¹¹¹⁹. Em 1622, faltavam cordoeiros na Índia que soubessem estubar e alcatroar a enxárcia, à qual o rei pede ao Conselho da Fazenda que os envie: “(...) per carta de Nuno Vaz de Castel Branco tenho entendido que na India ha linho canhamo e alcatrão e todos os materiais necessarios para apresto de munição e que somente faltão officiaes que as obrem como são cordoeiros que saibam estrebar e alcatroar a xarcia e o fundidor de pilouros de ferro coado mandey aqui dar ordem ao Conselho da Fazenda que enviassem em vossa companhia estes officiais para por meo delles vos proverdes na India das cousas para que são necessários”¹¹²⁰.

Sofala qualquer embarcação inglesa ou holandesa. De 27 de janeiro de 1633”, ANTT, Livro das Monções, Livro 30, fl. 254.

¹¹¹⁷ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II.

¹¹¹⁸ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II.

¹¹¹⁹ “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”, 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.

¹¹²⁰ “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, 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.

Em 1634, por meio do “Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da Índia”, sabemos que um couraceiro que trabalhasse na ribeira de Goa recebia cerca de 14 400 reis por ano¹¹²¹.

Os ferreiros da Índia não eram tidos, na documentação consultada, como bons oficiais. Afirma-se que não lavravam tanto quanto os de Portugal, não por serem fracos, mas sim porque não trabalhavam metade do dia, e parte dele era para comerem, enquanto os de Portugal comiam em meia hora e voltavam a trabalhar até sair¹¹²². A nível de remuneração, somente se tem referências mais significativas para a ribeira de Moçambique, demonstrando uma pequena oscilação nos valores, não linear de resto, conforme o tempo foi avançando.

Tabela 13 – Remunerações dos ferreiros – distribuição por anos e por ribeiras

Ano	Local	Remuneração p/ano
1554	Moçambique	27 000 reis
1554	Sofala	27 000 reis
1564	Moçambique	19 000 reis
1574	Moçambique	27 000 reis
1581	Moçambique	19 000 reis
1587-1588	Moçambique	19 000 reis
1634	Mombaça	21 600 reis

Em 1527 serviam na ribeira de Goa cerca de 172 foleiros que recebiam por dia 8 liais¹¹²³.

¹¹²¹ “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. II.

¹¹²² “Livro que trata das cousas da Índia e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133.

¹¹²³ “Folha da feria dos oficiais que trabalharam na Ribeira de Goa no mês de Julho”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 142, n.º 135.

Quanto aos fundidores, em 1589, Filipe I enviou dois fundidores para se fundir o maior número de artilharia possível para apetrechar as armadas¹¹²⁴. Volvidos dois anos, o rei enviava do reino um fundidor para que se aumentasse as fundições e as produções¹¹²⁵. Novamente em 1622, o rei ordena que se envie um fundidor de ferro coado para a Índia. Foi nomeado Manuel Álvares, fundidor de artilharia, mas em troca ofereceu-se seu filho, pelo seu pai já estar demasiado velho, devendo prestar provas da sua experiência numa fundição¹¹²⁶.

Entre os vários nomes de fundidores, o rei teve conhecimento do bom serviço que Pero Diaz Bocarro, originário de Macau, prestava na fundição e encomenda-lhe que ensinasse outros oficiais, e que o favorecessem, por ser merecedor disso¹¹²⁷. Em 1626 pedia-se que se enviasse fundidores da China e do Japão para a Índia para praticarem e ensinarem o ofício, já que aí não havia oficiais que soubessem bem fundir: “Por não aver neste Reino officiaes que saibão fundir artelharia de ferro, e pela informação que há de que na China, e Jappão ha officiaes que o sabem fazer, e juntamente pelouros de ferro coado, e que da China se trazem para a India, e se levão pera Philippinas, e os Olandeses se ajudão tambem della, havendo a de hua feitoria, que tem em Jappão, vos encomendo ordeneis ao Capitão da çidade de Machao que nas primeiras embarcações, que para ahy vierem vos mande officiaes se (...), pera que possam em Goa fazer fundição, e ensinar a arte aos officiaes que fundem a de bronze”¹¹²⁸. Em 1628, o rei pedia que se enviassem

¹¹²⁴ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia D. Duarte de Meneses. De 1589”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3A, fl. 332-334; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 4 e 552-56: 4/3.

¹¹²⁵ “Carta régia de Filipe II para Matias de Albuquerque, Vice-rei da Índia. De 1591”, BFUP, Livro das Monções, Livro 3B, fl. 406-425; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 6 e 712-20: 4/1.

¹¹²⁶ “Carta de Sua Magestade sobre estubadores e fundidor de pelouros de ferro coado pera a India. De 26 de fevereiro de 1622”, AHU, Índia, caixa 7, doc. 32.

¹¹²⁷ “Sobre a armada de alto bordo e oito galiões com que partio Nuno Alves Botelho, e vão as listas de que trata por duas vias. De 25 de Janeiro de 1625”, AHU, Índia, caixa 8, doc. 84.

¹¹²⁸ “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, 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.

dois fundidores da China ou do Japão para o reino para ensinar aos naturais a arte da fundição de artilharia e de pelouros de ferro coado¹¹²⁹.

A dificuldade em acertar na têmpera do ferro levou a que os fundidores que havia em Goa fossem despedidos e enviados para o seu lugar dois chineses, a fim de fundirem artilharia e pelouros de ferro coado¹¹³⁰.

Em 1636, surge um problema na fundição da China – o mestre vindo da China estava velho para continuar a usar das suas capacidades. Havia chegado do reino um mancebo, com bons princípios e com vontade de aprender, que o vice-rei teve que enviar para a fundição por não haver quem substituísse o mestre velho que lá estava¹¹³¹.

O mocadão era uma espécie de chefe de um determinado grupo de oficiais¹¹³². Havia mocadões para todo o tipo de oficiais, desde os carpinteiros, aos cordoeiros, ao carvão, aos pedreiros, etc. Importa aqui sublinhar o mocadão dos elefantes, que estava responsável pelo tratamento destes animais, mas também os mocadões dos diferentes tipos de marinheiros – arábios, canarins, naiteas – que, como se pode compreender, eram mão de obra local. Comparando com aquilo que se sabe para o reino, prova-se que havia ofícios próprios das ribeiras do Estado da Índia, como é o caso dos ofícios de mocadão, nas suas dispares variantes, e de naique, que se designa em geral por um capitão¹¹³³.

Mão de obra tipicamente indiana é aquela que completa a categoria dos oficiais menores. Para alguns destes nomes desconhece-se a sua função como é o caso do *bigari*, *biguarim*, *caramelo* ou *cherque*. Contudo, sabemos que em 1526 serviam na

¹¹²⁹ “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.

¹¹³⁰ “Carta recomendando-lhe mandasse para Macau toda a sorte de ferro para se acertar a tempera de se derreter, visto não poderem acerta-la em Goa os dois oficiais chinas que para isso foram à dita cidade. De 15 de Março de 1630”, ANTT, Livro das Monções, Livro 27, fl. 62.

¹¹³¹ “Resposta do Vice-rei à carta sobre haver em Goa fundição de artilharia de ferro coado. De 29 de Dezembro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 137

¹¹³² DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 58.

¹¹³³ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 91-92.

ribeira de Goa cerca de 387 bigaris, que recebiam de soldo 10 liais por dia¹¹³⁴. E no ano de 1527 serviam na mesma ribeira cerca de 92 cherques a receber 8 liais por dia, e 85 caramelos por 10 liais ao dia¹¹³⁵. É uma mão de obra que está muito ligada aos tempos iniciais da presença portuguesa na Índia.

Um bóí “de origem indiana, acha-se empregado pelos antigos portugueses no sentido genérico de «homem que exerce misteres baixos», como carregador, aguadeiro, e no especial de «portador de palanquim e de sombreiro»”¹¹³⁶. O cornaca era o guia e o tratador dos elefantes, tal como o paniá era o caçador e o tratador destes animais¹¹³⁷. O cule era um colono ou trabalhador de origem asiática, podendo ser indiano ou chinês¹¹³⁸. O farase era o que limpava e tapava a ribeira, sendo parte integrante de uma das castas indianas mais baixas, que se ocupam de trabalhos menores¹¹³⁹. Em 1526 serviam mais de 100 farases na ribeira de Goa e recebiam 8 liais por dia¹¹⁴⁰. No ano seguinte já só serviam 99 farases com a mesma remuneração¹¹⁴¹. O lascar era um marinheiro árabe¹¹⁴².

Quanto à origem desta mão de obra podemos dizer que ela tanto era do reino como de outros espaços fora do reino, como se pode ver pelo gráfico 47.

¹¹³⁴ “Féria dos carpinteiros e mais oficiais que trabalharam na Ribeira e Casa da Pólvora de Goa”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 133, n.º 46.

¹¹³⁵ “Folha da feria que se fez às pessoas da ribeira e armazém de Goa na mesma declaradas”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 139, nº 156; “Folha da feria dos oficiais que trabalharam na Ribeira de Goa no mês de Julho”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 142, n.º 135.

¹¹³⁶ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 132.

¹¹³⁷ DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 311, 160-161.

¹¹³⁸ <https://dicionario.priberam.org/cules>.

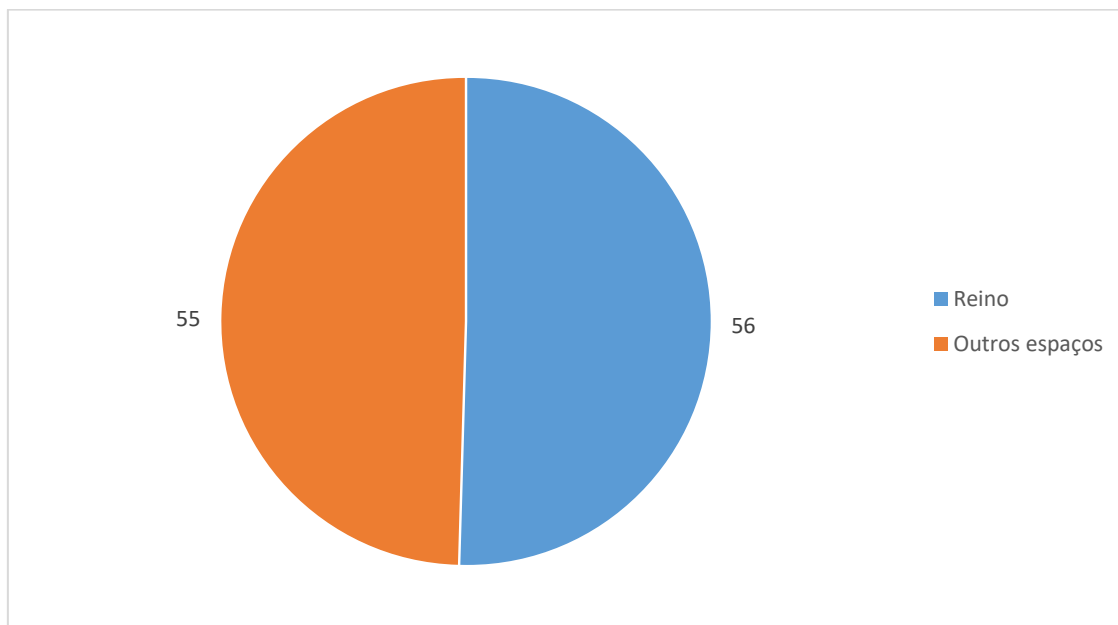
¹¹³⁹ ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 133, n.º 46; DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 390.

¹¹⁴⁰ “Féria dos carpinteiros e mais oficiais que trabalharam na Ribeira e Casa da Pólvora de Goa”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 133, n.º 46.

¹¹⁴¹ “Folha dos jornais: dias e ordenados, das pessoas que trabalharam na Ribeira de Goa”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 138, nº 116.

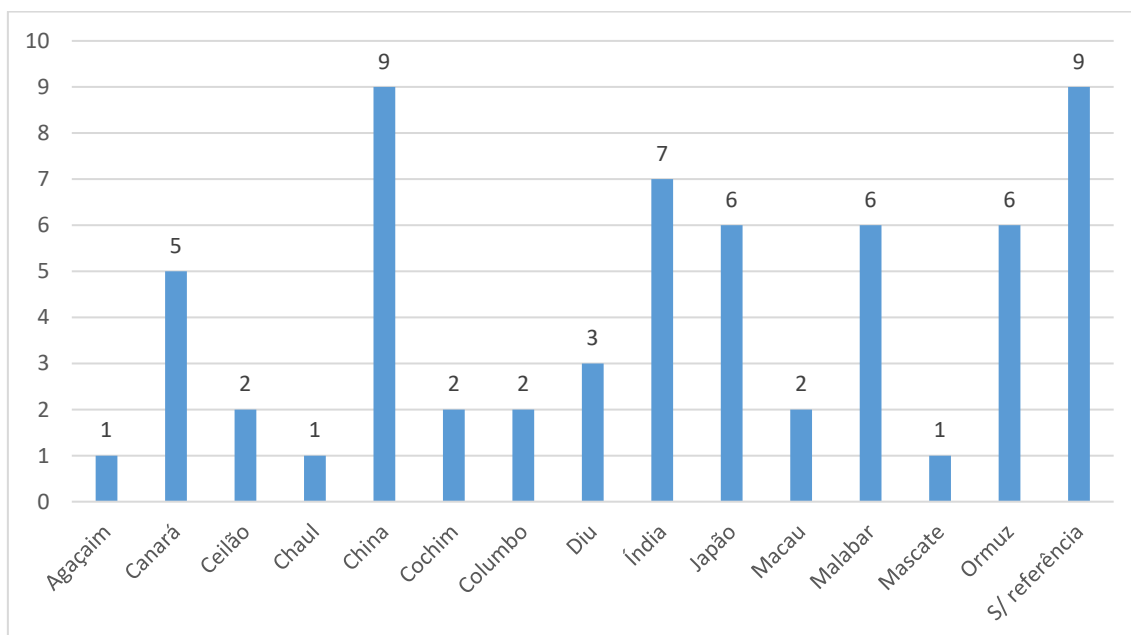
¹¹⁴² DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919, p. 319.

Gráfico 47- Mão de obra – distribuição por origem geográfica



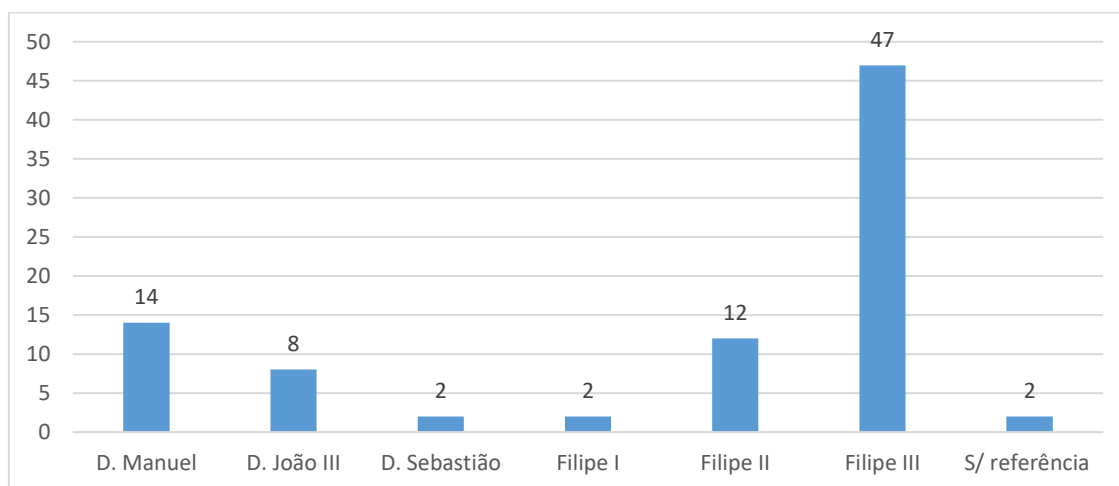
E quais eram os outros espaços de onde provinha esta mão de obra naval? Vinham sobretudo da China, devido à mobilidade dos fundidores a que já nos referimos. De resto, provinham de variados sítios, como Mascate, Malabar, Ormuz, Japão, entre outros.

Gráfico 48- Mão de obra – distribuição por espaços ultramarinos



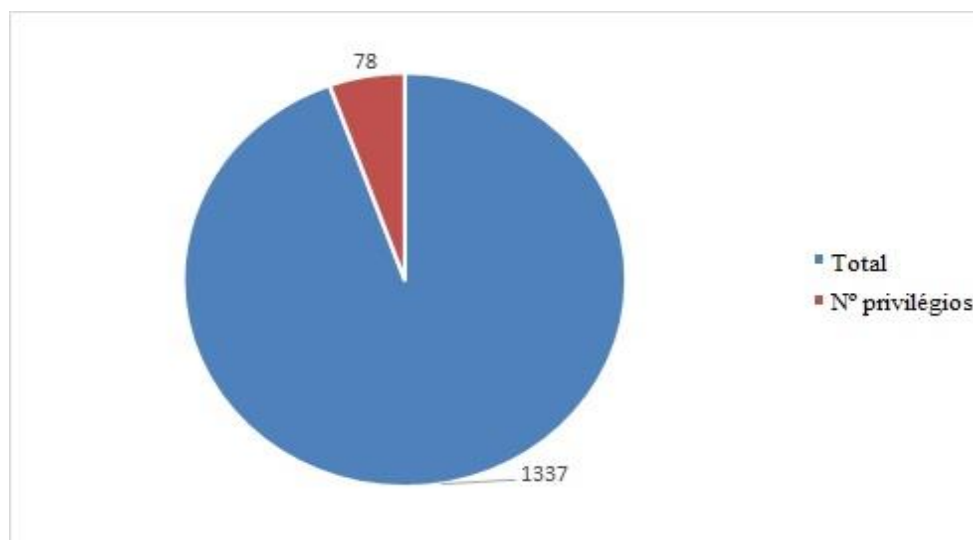
Contrapondo estes dados com os fluxos de mobilidade por reinado compreendemos bem aquilo que se verifica neste gráfico. É notório uma maior mobilidade de mão de obra no período de Filipe III, muito em conta da mobilidade de fundidores da China ou do Japão para a Índia, e destes espaços para o Reino, ou do Reino para a Índia.

Gráfico 49- Mão de obra – mobilidade por reinados



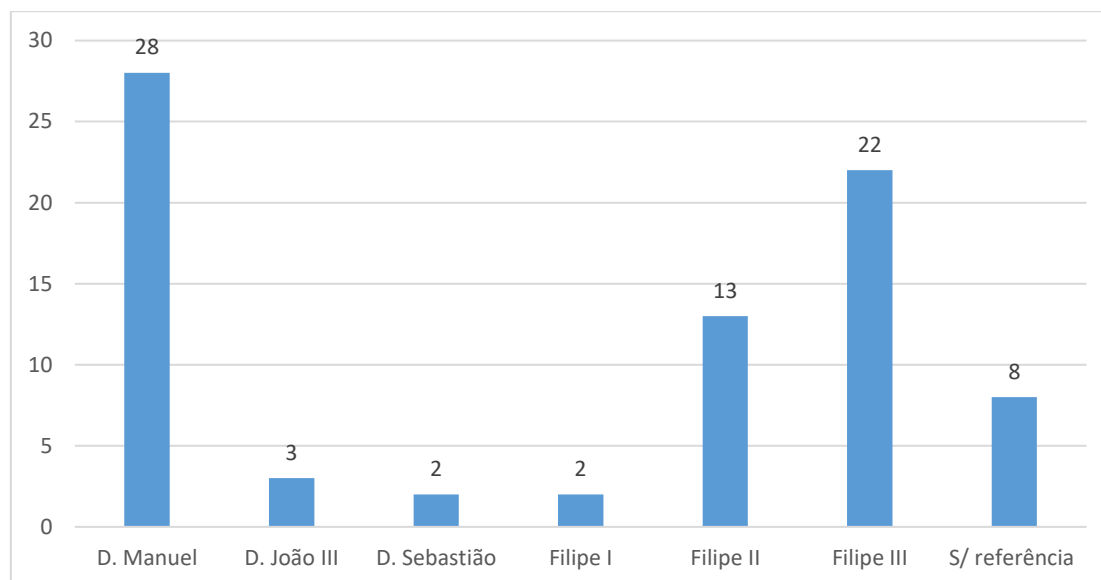
Em termos da concessão de privilégios, verificamos que, no cômputo geral foram poucos os privilégios atribuídos. De um total de 1337 registos de mão de obra somente 78 remetem para a concessão de privilégios ou mercês.

Gráfico 50- Privilégios concedidos à mão de obra



Se analisarmos esta distribuição por reinados compreendemos que D. Manuel e Filipe III foram os monarcas que atribuíram mais privilégios.

Gráfico 51- Privilégios concedidos – distribuição por reinados



Os privilégios atribuídos eram variados, podendo ser monetários ou a concessão do hábito de uma ordem. Em 1509, D. Manuel concedia a Diogo Dias, cordoeiro, 20 cruzados de ouro por se casar com Grimanese Pereira¹¹⁴³. A António Eanes, carpinteiro, concedia como mercê, em 1511, dez panos de Cambaia¹¹⁴⁴. No mesmo ano entregava a Rodrigo Afonso, calafate e morador na cidade de Goa, cerca de 6000 reis pelo seu casamento¹¹⁴⁵.

¹¹⁴³ “Idem [Mandado], a Diogo Pereira, thesoureiro do dinheiro, mercadorias, etc, de Cochim, para dar, segundo as ordens d’el-rei, a Diogo Dias, cordoeiro, logo que seja recebido com Grimanese Pereira, vinte cruzados de ouro em ouro, e bem assim todo o soldo qua lhe fôr devido. De 2 de Dezembro de 1509”, 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. 4, p. 206.

¹¹⁴⁴ “Idem, mandando dar ao carpinteiro Antonio Annes dez panos de Cambaia. De 4 de Março de 1511”, 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. 5, p. 106.

¹¹⁴⁵ “Idem, para dar a Rodrigo Afonso, calafate, casado em Goa seis mil reais em cumprimento de pago de seu casamento. De 13 de Abril de 1511”, 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. 5, p. 158-159.

Em 1552, João Anes, mestre da ribeira de Cochim, pedia ao rei que lhe concedesse em mercê a feitoria de Cochim à sua neta por casamento, já que devia ter sido para a sua filha, mas nunca chegou, tendo o seu genro falecido. Havia iniciado as negociações com o rei acerca de 5 ou 6 anos¹¹⁴⁶. O rei, em 1557, acabou por lhe conceder a mercê da escrevaninha da feitoria de Cochim¹¹⁴⁷.

A Francisco do Souto, mestre dos carpinteiros da ribeira de Goa, em 1606 era-lhe atribuído o hábito de Santiago ou de Avis, com uma tença de 20 000 reis, tal como havia sido concedido a Jorge Carvalho, mestre carpinteiro da ribeira de Cochim¹¹⁴⁸.

Para além deste tipo de privilégios ou mercês, o rei concedia também cargos e ofícios. Foi o que aconteceu com Jorge Marinho, que recebeu o cargo de mestre dos calafates da ribeira de Goa pela grande experiência que havia demonstrado enquanto calafates nas armadas da Carreira da Índia¹¹⁴⁹. Em 1615, concedia-se o ofício de cordoeiro da ribeira de Cochim, por três ou quatro anos, a Lopo de Noronha¹¹⁵⁰.

Concluindo, parece evidente que existiu nos estaleiros do Estado da Índia um corpo profissional estruturado, adaptável conforme as necessidades conjunturais e a especialização de cada espaço a uma atividade. Pela presença de uma orgânica definida e hierarquizada identificada para a ribeira de Goa, e de outras, igualmente sinónimo de

¹¹⁴⁶ “Carta de João Anes, mestre da ribeira de Cochim, representando ao Rei que os governadores da Índia eram os tesoureiros da fazenda real, de sorte que não havia dinheiro para as coisas do seu serviço, pedindo ao mesmo senhor a feitoria de Cochim para casamento de uma sua neta”, ANTT, Corpo Cronológico, Parte I, maço 87, doc. 74, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 24-37; “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”, vol. 5 (1954), p. 104-107.

¹¹⁴⁷ “Alvará régio concedendo a Luiz Correa, casado com a filha mais velha de Gonçalo Caldeira, a escrevaninha da feitoria de Cochim”, ANTT, Chancelaria de D. João III, Doações, Livro 59, fl. 215v, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 24-37.

¹¹⁴⁸ “Carta d’el rei Filipe II para o vice-rei da Índia, D. Martinho Afonso de Castro para ser provido no que parecesse justo a Francisco de Souto, mestre Carpinteiro da Ribeira de Goa”, ANTT, Livro das Monções, Livro 1, fl. 93, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) - “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 46.

¹¹⁴⁹ “Jorge Marinho. Carta de mestre de calafate da Ribeira de Goa”, ANTT, Chancelaria de D. Filipe II, Doações, Livro 31, fl. 105v, VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 74.

¹¹⁵⁰ “Carta de Dom Jeronimo de Azevedo de 23 de Janeiro de 1615”, AHU, Índia, caixa 3, doc. 21.

um corpo complexo, como a presença de um patrão da ribeira, um mestre da ribeira, um mestre dos calafates, um mestre dos tanoeiros, para as ribeiras de Ormuz, Damão e Baçaim, podemos atestar elevados níveis de especialização e organização nestes espaços na construção naval. Eram espaços que detinham um grupo de mão de obra especializada, de forma continuada, e que assegurava o prosseguimento regular dessa atividade. Em comparação, percebemos que a ribeira de Moçambique e de Mombaça se dedicaram à reparação naval, sendo nelas visível uma maior incidência de carpinteiros e ferreiros.

Por outro lado, chegamos à mesma conclusão que Paulo Teodoro de Matos e Jan Lucassen no que se refere a vencimentos: os salários reais mantiveram-se baixos nos séculos XIV e XV, aumentando por volta de 1600¹¹⁵¹.

A mobilidade entre o reino e Índia e no âmbito do espaço asiático é uma realidade quando olhamos para o 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.

Torna-se também notório o recurso a oficiais locais, não só para colmatar a escassez de mão de obra portuguesa, mas também por lhes serem reconhecidos méritos no desempenho dos seus ofícios.

¹¹⁵¹ MATOS, Paulo Teodoro; LUCASSEN, Jan – Early Portuguese Data for Wage Developments in India: Kannur (Cananor), 1516-1517. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 113.

5. Financiamento

O comércio era a base da sustentação económica e financeira do Estado da Índia, segundo Artur Teodoro de Matos¹¹⁵². O sistema económico do Estado da Índia era articulado pela Carreira da Índia, que ligava Goa a Lisboa, mas sustentado pelo comércio interasiático, que ligava Goa aos mais distantes entrepostos do Oriente e do Extremo Oriente, incluindo o Sudeste Asiático, Macau e o Japão. Os portugueses tentaram dominar o comércio, eliminando diferentes concorrentes em diferentes espaços incluindo turcos, mamelucos e guzerates, para controlar o comércio, a partir das feitorias e fortalezas criadas de Sofala a Ormuz, Cochim, Malaca ou China¹¹⁵³. O modelo administrativo-económico a elas associado foi o das feitorias, que já se haviam aplicado na África, transferidas para a Ásia, agora com um cunho militar, transformando-se em fortalezas-feitorias, que tinham como finalidade preservar os interesses comerciais da coroa, mas também dos agentes particulares portugueses que alimentavam esse vibrante tráfico interasiático¹¹⁵⁴.

A fixação portuguesa na Ásia criou tensões permanentes entre uma coroa centralizadora, com ambições de operar um monopólio através da Rota do Cabo, e os capitães e os nobres, para além de outros agentes particulares cuja atuação não era explicitamente reconhecida, que viam no Índico um espaço onde poderiam tomar partido do domínio político em favor do comércio privado¹¹⁵⁵. Foi também nessas estruturas, para além dos centros políticos dominados extensivamente pela coroa que se instalaram estaleiros navais, como vimos.

Todas essas estruturas estavam dependentes de diferentes formas de financiamento, que nos propomos agora analisar. Os dados obtidos provêm de uma

¹¹⁵² MATOS, Artur Teodoro de – “O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo”. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, p. 43.

¹¹⁵³ SCHWARTZ, Stuart – A Economia do Império Português. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 29.

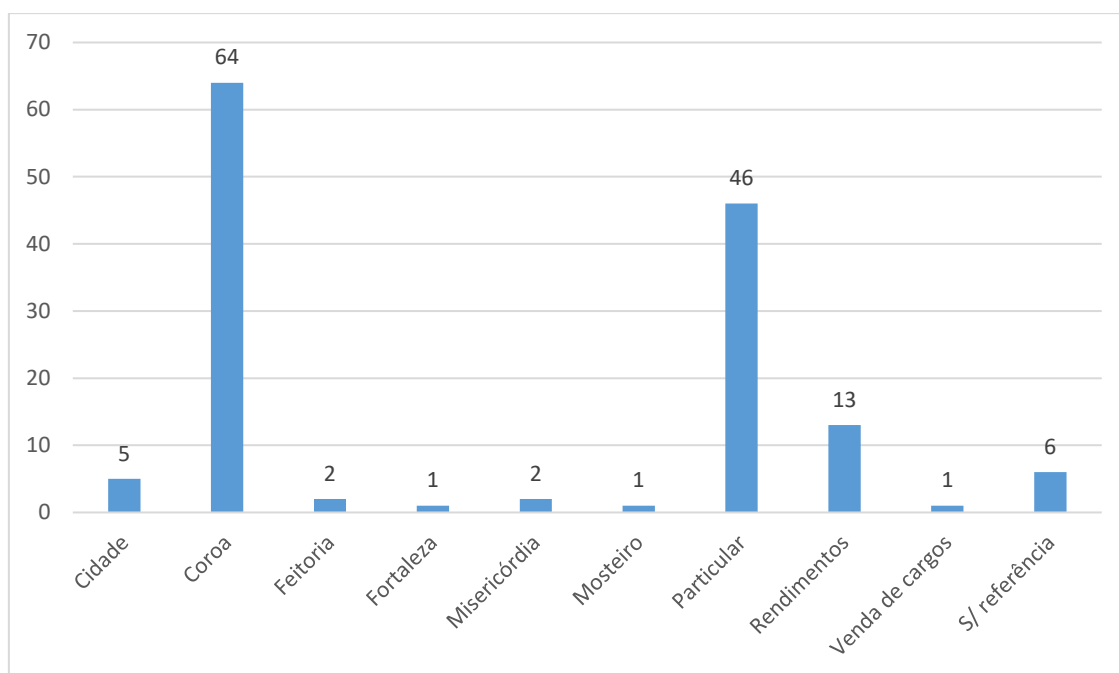
¹¹⁵⁴ MATOS, Artur Teodoro de – “O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo”. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, p. 17-18.

¹¹⁵⁵ SUBRAHAMANYAN, Sanjay – Holding in the World in balance: the connected histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640. “American Historical Review”, vol. 112, nº 5 (2007), p. 1366-1367.

análise esparsa da documentação reunida, que se revelou, sobre esta matéria, pobre e escassa. Os tombos e as relações de despesas e receitas constituem uma base para traçar este cenário, mas apenas no que se refere à componente oficial e a gerida diretamente pela coroa, deixando de parte os particulares.

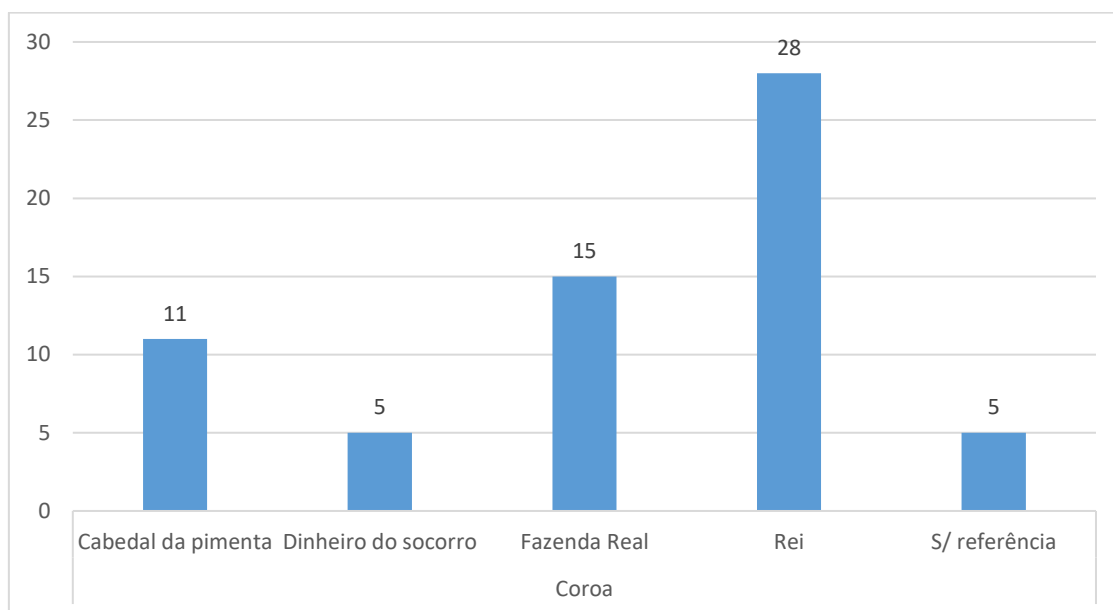
A coroa era o principal financiador da construção naval na Índia. No entanto, como podemos ver no gráfico, os particulares assumem um papel significativo. Esta participação pode ocorrer de duas formas: a dificuldade da coroa em controlar financeiramente esta atividade, recorrendo ao financiamento de particulares, ou a construção, a título próprio, de embarcações, que depois poderiam estar também ao dispor da coroa e do Estado Português na Índia.

Gráfico 52- Financiadores de processos de construção e reparação naval



O dinheiro que provém da coroa, podia vir diretamente da fazenda real, mas também diretamente do cabedal da pimenta e ainda do dinheiro destinado ao socorro à Índia, como se pode verificar no gráfico infra, no qual se encontra registado o número de maior ocorrência.

Gráfico 53- Financiamento da coroa para a construção e reparação naval



O dinheiro proveniente do contrato da pimenta aplicava-se, maioritariamente, às despesas de conserto das embarcações que chegavam e que tinham que voltar para o Reino. “E para cabedal da pimenta que se ouver de comprar e despesa do concerto das naos que ouverem do tornar para o Reino mando dosentos mil cruzados, e vão mais seis galeos e per capitão mor deles Antonoio de Melo de Castro e levão ordem que encontraram do so ambos os ditos capitães mores ainda ou ainda tragão ambos bandeira e o capitão mor das naos da carreira leve somente o farol e de as ordens da viagem, e dos ditos seis galeoes hei por bem tornem tres alem das ditas tres naos novas para que sejam seis as que venhão com carga da pimenta e derogas e em hum deles vira o dito Antonio de Melo conforme sua patente que leva (...). E pera ajuda da despesa que nela haveis de fazer vos mando sessenta mil cruzados em dinheiro que não despendereis em outra cousa alguma que não seja pertensente a armada que haveis de levar, e com eles e com os cento e cinquenta mil cruzados de que levastes provisão para poder tomar emprestados, e dis dinheiros de orfãos e defuntos, e com qo que trareis das rendas desse estado conti, que podereis fazer bastantemente a dita jornada

ajudandovos de toda boa industris e vigilancia na despesa para que se faça em todo bem recado e por ministros fieis”¹¹⁵⁶.

Esse financiamento destinava-se também à compra e fábrica de embarcações, conforme se pode ver pela seguinte transcrição: “A experiencia tem mostrado de quanto proveito he fazerem-se naus na India, pera andarem na carreira d’ella, pelo que hei por bem e mando que n’ella se façam cada anno para isso duas naus, e vos encarrego mui encarecidamente o façaes assi executar, fazendo que cessem todos os inconvenientes que o possam encontrar, assistindo a tudo o que cumprir, pera que em nenhum modo deixe de ter effeito o fazerem-se as ditas naus em cada hum anno, pera o que tenho mandado que logo n’este anno se envie o cabedal de trinta mil cruzados, que me foi proposto seria necessario pera fabrica d’ellas até se pôrem á vela, e que isto fique assentado de maneira que não haja falta em se enviar todos os annos, tirando-se este dinheiro sempre da parte d’onde se prôver o do cabedal da pimenta, e fazendo-o da mesma natureza, para que na India se não possam gastar em nenhua outra cousa, por precisa que seja”¹¹⁵⁷.

O dinheiro do cabedal da pimenta deveria aplicar-se, em tempos de crise e de dificuldades de resistência aos já instalados rivais europeus, no socorro da Índia. Isso incluía, porém, as diligências inerentes à manutenção da frota naval, incluindo o conserto de embarcações, como se verifica em 1618-1619, data da correspondência trocada e registada no Livro das Monções: “O dinheiro dos cabedaes se não despenderá em outra cousa por precisa que seja, salvo no concerto das naos, como se assentou em Conselho da fazenda, por não poderem partir para o Reino sem ser assy, pella grande impossibilidade em que está o Estado de dinheiro, e para assy se cumprir; e no maes

¹¹⁵⁶ “Carta Régia de 1600”, Livro das Monções, nº 7, fl. 18, “Boletim Oficial do Governo da India”, nº 52 (1880), p. 239-298.

¹¹⁵⁷ “Que se faça em cada ano duas naus na India pela grande utilidade que a experiência mostra que disto resulta, 1608”, ANTT, Livro das Monções, Livro 2, fl. 75, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 1, p. 239-242.

que não he o conçoerto das naos ordeney se registasse no Livro novo dos registo dos contos como se fez a fl. 28 delle”¹¹⁵⁸.

“E quanto a eu aver de ordenar que posto que as naos não carreguen por hora en Cochim se tome a pimenta daquelle rei tenho resolvido que se faça daqui poe diante comesando se logo neste anno todo o esforço possivel por enviar deste Regno en cada huma das naos maior cabedal do ordinario para que satisfeita a despesa do conserto das mesmas naos fique con que fazer maior emprego de pimenta e se tome alguma parte da de Cochim, trazendo se sorteada con a do Canara e nesta conformidade ordenareis que se proceda neste ponto”¹¹⁵⁹.

Em 1633, o rei dá ordem ao vice-rei para aplicar o dinheiro do socorro em dois galeões que se tinham iniciado na Ribeira de Goa, e que continuasse a fabricar outros por serem úteis, para fazer frente ao inimigo. Em 1634, o vice-rei respondia-lhe que continuava com a fábrica dos galeões, mas com a chegada das naus do reino tinha que parar a obra para acudir ao seu reparo, pois os administradores da Companhia, encarregues disto não o faziam com o cuidado requerido. Dado o escasso dinheiro, o rei ordena que primeiro se reunissem os materiais para apetrechamento dos navios, e só depois se fizesse a sua construção¹¹⁶⁰.

Em 1636, encontra-se identificada situação idêntica, ordenando o rei que se fabricassem os galeões com o dinheiro do socorro do Estado da Índia: “Havendo mandado encomendar ao Conde de Linhares vosso antecessor por cartas de 23 de maio de 633 que continuasse com a fabrica dos dous galeões que me avisou por outra sua de 16 de agosto de 631 que trouxe o pataxo Nossa Senhora dos Remedios se ficavão fabricando na Ribeira de Goa, e que o que tivesse despendido neles o pagasse do

¹¹⁵⁸ “Carta para se enviar cada ano quantidade de salitre e se embarcar repartido nas mais seguras naus. De 16 de Janeiro de 1618 – fl. 438. Resposta à dita carta. De 11 de Fevereiro de 1619”, ANTT, Livro das Monções, Livro 11, fl. 438-439, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 4, p. 257-258.

¹¹⁵⁹ “Carta régia. Dificuldades que as naus de viagem encontravam em frequentar o porto de Cochim, por causa da presença de inimigos em tais paragens. De 1620”, ANTT, Livro das Monções, Livro 13, fl. 149, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 6, p. 371-372.

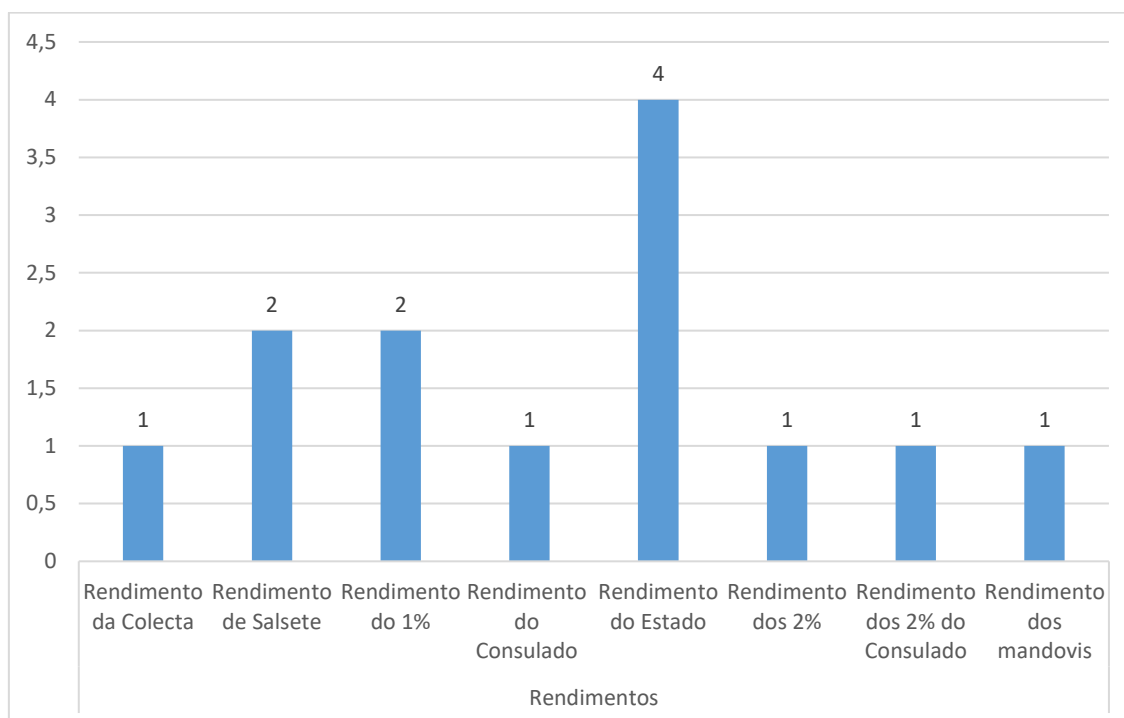
¹¹⁶⁰ “Carta de Filipe III para o vice-rei. Sobre a fabrica dos dous galioens que se comessarão na Ribeira de Goa. De 28 de Março de 1635”, ANTT, Livro das Monções, Livro 33, fl. 137.

dinheiro do socorro desse estado, e fizesse todo o esforço possível para ir continuando em fabricar outros galeões de porte que parecessem mais convenientes e uteis para a expulsão dos inimigos de Europa, responde o Conde em 14 de outubro de 1633 pelas naos do capitão mor Antonio de Saldanha, que para acudir ao concerto das mesmas naos parara com a fabrica dos galeões com que continuava ate então, porque a respeito da pouca prevenção dos administradores da companhia do comercio por cuja conta corria se assi o não fizera assistindolhes com todos os carpinteiros madeira e ferro não puderão fazer viagens, porem que vencida aquela obra não pararia ate se acabarem os dous galeões, e depois de os ter em perfeição armará novas quilhas para outros. E por grande conveniência que se segue a meu serviço e a defesa e bem comum desse estado de haver galeões e armada de alto bordo, me preceio dizervos que deveis procurar ter galeões de força para fazer guerra aos inimigos de europa cuja soltura e continuas prezas com que tem destruído a India, so por este meio se pode emfrear e atalhar, advertindo que por não baldar a despeza em tempo que o cabedal/ he tão limitado como poderia acontecer se começandose pela fabrica dos galeões viesse a faltar depois para as mais couzas deve proceder primero a prevenção da artilharia munições e enxarcea, e a respeito do que ouver destas cousas tratarse dos navios e assi vos encomendo que nesta conformidade encaminheis com o calor e zelo que fio de vos”¹¹⁶¹.

Se analisarmos os rendimentos locais e municipais utilizados para sustentar a construção naval, percebemos que grande parte provinha do rendimento do Estado da Índia, ou seja, do seu autofinanciamento, do rendimento do 1% taxado sobre as cidades e do rendimento de Salsete.

¹¹⁶¹ “Carta sobre dois galeões que se fabricarão em Goa e a necessidade que havia de mais para defesa do Estado. De 12 de Fevereiro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 135-135v.

Gráfico 54- Rendimentos locais e municipais que financiam a construção e reparação naval



Em 1613, o rei determinava que se passaria aplicar às despesas feitas na ribeira de Goa cerca de 60 mil xerafins do rendimento de Salsete: “Eu el-rey faço saber aos que este alvará virem que, havendo respeito a ter applicado por minha provisão sessenta mil xerafins do rendimento de Salsete que pertence a minha fazenda pera as despesas e gastos que se fazem em cada hum anno na ribeira de Goa, e porque sou informado que se não despendem na fôrma e maneira que na dita provisão se declara, hei por bem e mando ao meu viso-rey ou governador das partes da India que ora he e ao dante fôr e aos védores de minha fazenda em ellas que os sessenta mil xerafins que na dita maneira são applicados ás despesas da dita ribeira se não gastem nem despendam em outra cousa alguma senão n’aquillo que a dita provisão declara e no concerto e aparelho das naus que vão d’este reino em cada hum anno áquelle Estado”¹¹⁶².

¹¹⁶² “Alvará para os 60 xerafins do rendimento de Salsete applicados para as despesas da Ribeira de Goa, se despendessem conforme a Provisão e no concerto e aparelho das naus. De 22 de Fevereiro de 1613”, ANTT, Livro das Monções, Livro 6, fl. 229, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 2, p. 331-332.

Chegados a 1620, o monarca ordenou a D. João Coutinho que não se gastasse mais dinheiro dos cabedais da pimenta para o conserto das naus que iam do reino. Que este dinheiro seria unicamente para aplicação na compra da pimenta. Para esse fim, dever-se-ia usar o dinheiro do rendimento daquele Estado: “Vendo o que me representais em reposta de hua carta minha no anno de 618, por que vos ordeney que se não despendesse o dinheiro dos cabedaes das naos em outra couza alguma senão na compra da pimenta pera que se envião me pareceo dizer vos que ey por meu serviço que por nenhum cazo se despenda o dinheiro dos ditos cabedaes senão na compra da pimenta como tenho mandado, e que ordeneis que a despeza do concerto das naoz se faça do rendimento desse Estado, e não dos ditos cabedaes e que nesta conformidade o cumpraes”¹¹⁶³.

A câmara de Goa deu a conhecer ao rei, em 1638, que do direito da imposição dos 2% se deram 20 000 xerafins para se fazerem dois galeões, na qual não se tinha feito a terça parte da obra, nem se trabalhava neles de forma contínua: “A camara da cidade de Goa me representou que do dinheiro da imposição dos dous por cento se derão vinte mil xerafins para se fazerem dous galiões em que senão tinha feito a terça parte da obra, nem se trabalhava neles com continuação e assi os gastos que se fazião com nove galiões que então estavam surtos em Panelim que importaria mais de trinta mil xerafins os concertos e pagas da gente de mar, e que tambem hião a receber na lista o patrão mor, mestre da ribeira, condestable mor e sotacomitre, vencendo eles ordenados de minha fazenda, e o mesmo a gente que fora de socorro a Mascate em huma urca e a Barcelor, e a Bengala, em navios de alto bordo, a qual paga senão devia fazer pela camara, senão pelo tesouro desse estado, pois aquela imposição tinha sua consignaço e era tambem para a artilharia de que ate então senão havia fundido pessa nenhuma”¹¹⁶⁴.

¹¹⁶³ “Carta régia ao vice-rei da Índia, D. João Coutinho. Refere-se a uma carta régia de 1618 em que ordenara que se não devia despendar em cousa alguma o dinheiro embarcado nas naus para a compra da pimenta. Reforço esta ordem.”, ANTT, Livro das Monções, Livro 14, fl. 58, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 7, p. 30.

¹¹⁶⁴ “Carta ordenando a observância dos privilégios dos mercadores; que se conservassem marinheiros para as armadas e se extinguisse o ofício de mocadão mor. De 2 de Abril de 1638”, ANTT, Livro das Monções, Livro 45, fl. 147-148.

Já em 1594 determinava-se que se aplicassem as rendas de Salsete e de Goa às despesas da ribeira e ao pagamento dos oficiais que nela trabalhavam¹¹⁶⁵. Em 1612 ficamos a saber que do rendimento de Salsete retinham-se cerca de mil xerafins para consertar quatro naus¹¹⁶⁶. Um ano mais tarde retiram-se cerca de 60 000 xerafins¹¹⁶⁷ que, somente deveria ser aplicado ao conserto e aparelho das naus da Índia¹¹⁶⁸. No entanto, em 1617 surge um problema com este recurso financeiro, porque parte deste rendimento se aplicava ao pagamento do Arcebispo de Goa e Bispo do Japão¹¹⁶⁹.

Há notícias de financiamento particular desde os inícios da presença portuguesa no Oriente. O financiamento particular podia partir de nobres, de oficiais régios ou até mesmo resultar de penalidades impostas a agentes islâmicos, como ocorre com os «mouros» de Meca. Em 1515, foi mandado a Duarte Barbosa construir, em Calecut, duas galés que se fariam à custa dos mouros de Meca, tarefa à qual o rei queria fazer a Duarte Barbosa mercê de 20 000 reis pelo seu trabalho, aquando da conclusão das galés¹¹⁷⁰.

Para além deste tipo de financiamento havia um outro, que constava da aplicação de penas por incumprimentos vários, os quais revertiam, frequentemente, para as obras da ribeira. Isso mesmo é definido no Regimento de 1529, para a cidade de Cochim, das fortalezas de Cranganor e Coulão¹¹⁷¹.

¹¹⁶⁵ “Carta régia de Filipe I para o vice-rei da Índia Matias de Albuquerque. De 1594”, BFUP, Livro das Monções, Livro 2A, fl. 219; Ficheiro 2, gaveta 1, divisões 2-351: 1/4.

¹¹⁶⁶ “Carta a sua Magestade de 23 de Dezembro de 1612”, AHU, Índia, caixa 2, doc. 73.

¹¹⁶⁷ “Alvará para os 60 xarafeins do rendimento de Salsete aplicados para as despesas da Ribeira de Goa, se despendessem conforme a Provisão e no concerto e aparelho das naus. De 22 de Fevereiro de 1613”, ANTT, Livro das Monções, Livro 6, fl. 229, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 2, p. 331-332.

¹¹⁶⁸ “Alvará para os 60 mil xarafeins que do rendimento do salsete forão applicados para as despesas e gastos da Ribeira de Goa se despendão somente no concerto e aparelho das naos que vão deste reyno”, ANTT, Livro das Monções, Livro 8, fl. 304, PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, vol. 3, p. 329-330.

¹¹⁶⁹ “Carta de El Rei para o Vice-rei de 10 de Março de 1617, com resposta do Vice-rei de 1 de Janeiro de 1618”, AHU, Índia, caixa 5, doc. 4.

¹¹⁷⁰ “Alvará de Affonso de Albuquerque, fazendo mercê a Duarte Barbosa de vinte mil reis pelo seu trabalho na feitura de duas galés que se fizeram em Meca á custa dos mouros. De 13 de Janeiro de 1515”, 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. 2, p. 137.

¹¹⁷¹ “Regimento para a cidade de Cochim, das fortalezas de Cranganor e Coulão de 1569”, PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 210-237.

Desde tempos remotos, as queixas sobre as grandes despesas com o corregimento dos navios eram uma constante. Já em 1513, pedia-se para que se tentasse que as despesas com os consertos fossem menores¹¹⁷².

De facto, ao longo dos tempos as despesas da ribeira de Goa tenderam a subir, como se pode ver pela tabela seguinte.

Tabela 14 – Despesas da ribeira de Goa

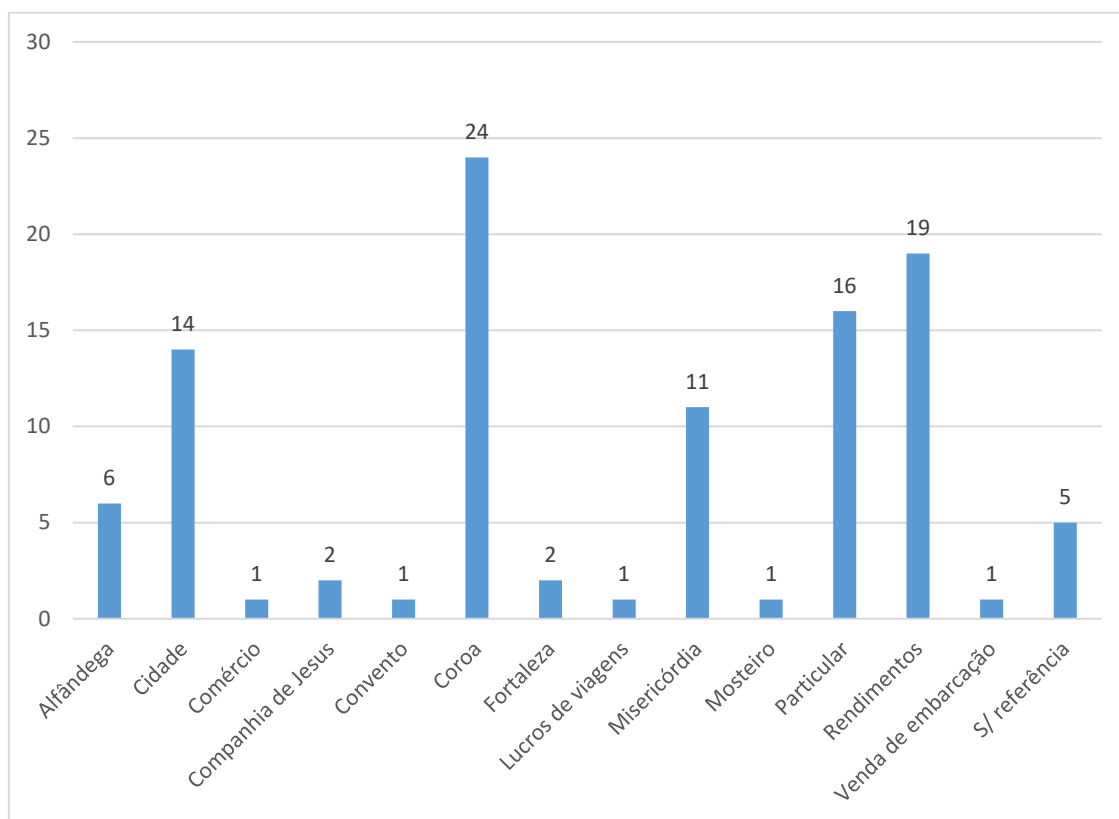
Ano	Valor da despesa original	Valor da despesa convertido para reis
1571	60 000 xerafins	21 600 000 reis
1574	2 contos e 400 000 reis	2 000 400 000 reis
1581	30 contos	30 000 reis
1587-1588	24 contos de reis	24 000 reis
1598-1607	6 398 000 ¹¹⁷³	
1607	21 326 xerafins, 3 tangas e 20 reis	7 677 560 reis

Para comparação, podemos afirmar que o tipo de financiamento para a preparação de armadas é mais variado. A coroa, em geral, os rendimentos locais ou municipais e os particulares destacam-se dos restantes, como se pode ver no gráfico seguinte.

¹¹⁷² “Carta del-rei D. Manuel a Affonso de Albuquerque recommendando-lhe que restringisse quanto possivel as despesas que se faziam no concerto de naus e navios na ribeira de Cochim. De 18 de Fevereiro de 1513”, 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. 3, p. 215-216.

¹¹⁷³ Note-se que não se sabe a moeda em que este valor é referido, pelo que não foi feita a sua conversão.

Gráfico 55- Financiamento aplicado às armadas



Aparecem aqui novos componentes, como a venda de embarcações e os lucros das viagens. Tratando-se do financiamento de armadas, de comércio ou de defesa, em que os agentes particulares têm também lugar de relevo, compreende-se a variedade aqui registrada.

6. Impactos Ambientais

“O conceito de «ambiente», no campo do planejamento e gestão ambiental, é amplo, multifacetado e maleável. Amplo porque pode incluir tanto a natureza como a sociedade. Multifacetado porque pode ser apreendido sob diferentes perspectivas. Maleável porque, ao ser amplo e multifacetado, pode ser reduzido ou ampliado de acordo com as necessidades do analista ou os interesses dos envolvidos”¹¹⁷⁴. Poderemos, na verdade, transpor este conceito, apresentado Luis Enrique Sanchez pensado para a atualidade, para os séculos e espaços que estudamos.

Segundo o mesmo autor, os estudos de impacto ambiental tendem a se limitar às consequências físicas e ecológicas que um dado projeto tem sobre o ambiente, esquecendo-se das consequências que os sistemas económico, social e cultural infletem sobre o ambiente¹¹⁷⁵. O ambiente reflete uma relação estabelecida entre o homem e o meio. Não podemos esquecer que do ambiente o homem recolhe recursos, dos quais se espera, hoje, que se venha a apropriar de forma equilibrada. “A concepção antropocêntrica pode ser profundamente fragmentada, na medida em que «cada indivíduo, cada grupo social, cada sociedade seleciona, entre os elementos do meio e entre os tipos de relações, aqueles que lhe importam», de modos que o ambiente não é uma totalidade, e a sua apreensão depende do ponto de vista, de um sistema de valores, crenças, da percepção”¹¹⁷⁶.

Pensando historicamente, e voltando ao nosso objeto de estudo, as potências europeias preocuparam-se em ter ao seu dispor uma mancha florestal considerável que satisfizesse as suas necessidades navais (em particular de construção naval), e militares, ao longo da época moderna. Sendo potências marítimas, muito precisaram de recursos

¹¹⁷⁴ SANCHEZ, Luis Enrique – “Avaliação de impacto ambiental”. São Paulo: Oficina de Textos, 2013. Disponível em: < URL: Avaliação de impacto ambiental - Luis Enrique Sánchez - Google Livros>.

¹¹⁷⁵ SANCHEZ, Luis Enrique – “Avaliação de impacto ambiental”. São Paulo: Oficina de Textos, 2013. Disponível em: < URL: Avaliação de impacto ambiental - Luis Enrique Sánchez - Google Livros>.

¹¹⁷⁶ SANCHEZ, Luis Enrique – “Avaliação de impacto ambiental”. São Paulo: Oficina de Textos, 2013. Disponível em: < URL: Avaliação de impacto ambiental - Luis Enrique Sánchez - Google Livros>.

como a madeira, chegando ao ponto de estabelecer legislação de controlo desse recurso florestais. “Se puede señalar, a modo de ejemplo, el caso de la república de Venecia, que desde la segunda mitad del siglo XV fue aumentando el control sobre el territorio para asegurar el abastecimiento de las arsenales o de la monarquía hispana que desarrolló una estructura administrativa en la segunda mitad del siglo XVI”¹¹⁷⁷.

No reino designava-se de coutadas ou matas as manchas florestais reais, sendo espaços cinegéticos e de exploração agroflorestal. Nos começos do século XIV, as necessidades navais ditaram as necessidades de exploração florestal, e para salvaguarda da malha florestal necessária para dar resposta às exigências navais que se expandiam, Afonso V determinou, com as Ordenações Afonsinas de 1446, a expansão da chamada coutada velha¹¹⁷⁸. No entanto, a proteção florestal parece que remonta para além deste tempo, chegando ao reinado de D. Dinis, em 1282, quando o monarca mandou demarcar o couto de Botão, que ficava a norte de Coimbra. Para além desta medida, em 1381, dava o rei D. Fernando instruções precisas ao monteiro mor, que tinha a seu cargo a guarda das matas reais¹¹⁷⁹.

Com D. Manuel foram-se estabelecendo algumas medidas concretas e sistemáticas para fazer frente à desflorestação. Segundo Koldo Monchet e Félix Arroyo, com D. Manuel iniciou-se um processo de descoutamento, ao verificar-se uma já efetiva redução drástica dos coutos reais¹¹⁸⁰.

Como aponta Nicole Devy-Vareta, “em 1514, os pinhais do Ribatejo eram muito «esfarrapados», não servindo então para a construção naval. As matas de Leiria e de Pederneira também se encontravam em mau estado, provocado pelo abuso de cortes e

¹¹⁷⁷ MONCHET, Koldo Trápaga; ARROYO, Félix Labrador – Políticas forestales y deforestación en Portugal, 1580-1640: realida o mito?. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 134.

¹¹⁷⁸ MONCHET, Koldo Trápaga; ARROYO, Félix Labrador – Políticas forestales y deforestación en Portugal, 1580-1640: realida o mito?. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 136.

¹¹⁷⁹ MONCHET, Koldo Trápaga; ARROYO, Félix Labrador – Políticas forestales y deforestación en Portugal, 1580-1640: realida o mito?. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 136.

¹¹⁸⁰ MONCHET, Koldo Trápaga; ARROYO, Félix Labrador – Políticas forestales y deforestación en Portugal, 1580-1640: realida o mito?. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 137.

de fogo”¹¹⁸¹. Perante este cenário, surgem os incentivos à importação de madeira, como já vimos anteriormente, em grande parte providos da Índia.

Na centúria de Quinhentos, esta desflorestação vai-se acentuar, devido a quatro fatores: elevados níveis de produção naval, crescimento demográfico, concentração urbana e desenvolvimento de indústrias que tinham como recurso a madeira. Isto obrigou a uma intervenção para a preservação das manchas florestais, de que é marco, no reinado de D. Sebastião a “Lei das Árvores”, em que obrigavam os municípios à plantação dos terrenos, inclusive nos baldios¹¹⁸². “Manda el Rei nosso Senhor aos officiaes das camaras de todas as cidades, villas, & lugares de seus regnos, que fação semear, & criar pinhaes nos montes baldios dos termos dos ditos lugares, que para isso forem convenientes, & os fação defender & guardar, em maneira que se possam bem criar. E que nos lugares que não forem para pinhaes, fação prantar castanheiros, carvalhos, & outras quaisquer arvores, que nas ditas terras se poderem criar. E que nas terras onde não houver baldios, ou que não forem taes, em que se possam criar as ditas arvores em abundância, ou que se não possam bem guardar, constrenhão os donos das terras; herdades, quintãs, & propriedades, que cada hum no seu tiver, nas partes em que menos ocupem as ditas terras, que fação prantar as ditas arvores, fazendo disso posturas & vereações, em que declarem quantas arvores há de prantar cada morador, & o tempo em que as há de dar prantadas & criadas, com as penas que lhes bem parecer, que não serão menos de dous mil reaes, para as obras do concelho & pessoa que os acusar. E que os officiaes que assi o não comprirem, encorirão na dita pena”¹¹⁸³.

No período filipino, a conservação de recursos florestais parece ter assumido uma posição nebulosa, já que por um lado se continuavam a produzir leis e ordenanças que

¹¹⁸¹ DEVY-VARETA, Nicole – Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, vol. 1 (1986), p. 28. Disponível em <http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD45Q2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKU ID7GBQX1S8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL &service_type=MEDIA>.

¹¹⁸² 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. 292.

¹¹⁸³ LIÃO, Duarte Nunes de – “Leis extravagantes e reportório das ordenações”. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, Título XVII, p. 168.

incluíam medidas de proteção florestal, e por outro lado se aumentavam os níveis de construção naval¹¹⁸⁴.

Quando nos focamos nos impactos ambientais que possam ter ocorridos na Índia, em consequência da construção naval, não conseguimos alcançar informação ao nível daquela que foi granjeada para o reino, e já de si diminuta. Aquilo que de seguida vamos apresentar surge da análise da documentação recolhida e da tentativa de montagem de um “puzzle”, a que faltam muitas peças.

Neste domínio, e no período manuelino, verificou-se uma reutilização dos recursos ao determinar-se que se desmanchassem embarcações velhas para se construir novas. Assim acontece com o tabuado: “Pero Ferreira (...) mando a vos Antonio Fernandes almoxarife dos mantimentos e almazem da dicta fortaleza que des ho masto de çambuco grande que aqui foi tomado de Mombaça pera quilha de hum bargantim que ora aqui mando fazer e vergas e assi velas dele como dos outros pera fazer sombra a gente que faz ho dicto bragantim e assi duas barras de fero pera se desfaserem em preguos porquanto na dicta fortaleza nam ha outro ferro e dares aho mestre da nao Galega de que Pero Bareto he capitam hum dos estens que foram do dicto zambuco. E assi mando que se desfaça ho dicto zambuco pera se tirar tavoado pera ho dicto bragantim e pera os amdaimos da dicta fortaleza”¹¹⁸⁵.

A mesma realidade se aplicou à artilharia e às âncoras, quando se contratavam mergulhadores locais, a fim de buscarem ao fundo do mar estes artefactos. “Senhor. Ouve presunção entre os officiaes do mar e vedor da fazenda, e ainda em pessoas praticas que poderia ser tirasse a artilharia da nao almiranta da esquadra rebelde, que veio a esta barra, assi como da outra sua fiscal, e do galeão são Bertolameu, de que era capitam/ Dom Luis de Castelbranco que com elas se queimou, e que para este efeito e

¹¹⁸⁴ MONCHET, Koldo Trápaga – “El estudio de los bosques reales de Portugal a través de la legislación florestal en las dinastias Avis, Habsburgo y Braganza (c. 1435-1650)”. Disponível em <URL: (99+) Evolución de la legislación forestal en Portugal (c. 1435-1650) | Koldo Trapaga Monchet - Academia.edu>, p. 16-17.

¹¹⁸⁵ “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.

diligencia convinha mandar vir do estreito d'Ormuz mergulhadores assentados, que em semelhante fundo podessem mergulhar, e com senão haver feito experiencia durante o tempo que o inimigo assistiu avisei a Mascate que se nos mandassem alguns homens destes pera se obrar com experiencia nos mesmos lugares do incendio, porquanto a gente desta costa não hé para o tal trabalho, chegarão sinco em muitos dias de maio, tempo em que o mar se alterava e suas correntes nos tiravão a esperança deste negocio. E com tudo por demarcação se pode dar com huma amarra e anchora da nao almiranta a qual se a boiou, pera na bonança do verão se tornar a mesma experiencia, inda que se promete dificuldade por ser em quinze braças de fundo em que se achou, e pelo mesmo rumo em os demandar ver a paragem da outra nao e galião que cairão pera menos altura, e o que resultar desta diligencia se dará conta a vossa magestade”¹¹⁸⁶.

A relação sistema económico e impacto ambiental vê-se patente na Índia, quando se fala de cairo, nomeadamente em 1615. Defendia, neste ano, Filipe II que não se devia desbaratar o cairo, a fim de ter mais para as reais necessidades de produção naval. Isto significa que não havia cairo em abundância, como houve em tempos, podendo-se comprovar esta evidência pelo capítulo 3 desta parte da tese.

Em 1627, por exemplo, há relatos de que na barra de São Tomé de Meliapor não havia recursos para a construção naval, incluindo madeira, vindo esta de carretos, o que custava bastante para os marinheiros: “os inconvenientes que ha para se não sus/tentar a armada são muitos a cidade de Meliapor não tem barra se não costa brava, onde se verão os navios com muito trabalho, e se espadação em breve tempo, não tem cairo, cotunias, breu, nem cifa, nem madeira nenhuma, e tudo isto custa muito porque vem de carreto, os marinheiros fogem por mais cuidado que se tenha deles, e assi aconteceu ate agora a quantos vierão e não ha nenhum rendimento da fazenda real pera as despesas ordinarias, pelo que o melhor modo pera poder andar naquela costa a armada, que convem sem os enconvenientes que se apontão sera, irem da India os navios que pelo menos ande ser seis, ou sete galeotas em o principio de janeiro ao cabo de

¹¹⁸⁶ “Relação da assistência dos holandezes e conta como se queimou o galeão Madre de Deos, e devassa que se tirou. De 28 de Agosto de 1638”, ANTT, Livro das Monções, Livro 41, fl. 6-6v.

Comorim, e nele esperarem que lhe entrem huns dias de Sul que infalivelmente naquele mês ventão e com este sul vão passar os baixos de Ramanacor, que então se passam com muita facilidade e ira correndo a Costa ate donde se lhe ordenar”¹¹⁸⁷.

Os monarcas, por vezes, tomavam um papel ativo na destruição da mancha florestal e foi o que aconteceu entre 1619 e 1622, quando Filipe III determinou que se cortassem todas as árvores em Malaca, para que o inimigo não pudesse aproveitar-se delas. “El governador da India havia mandado que se desocupasse Malaca de las esclavas, e esclavos inutiles, que eran en demasiada quantida; se talassen los palmares, y arbores vezinos a la ciudad, para que no se pudiesen aprovechar delos los enemigos en una ocasio de cerco, y se hiciessen otras prevenciones importantes a la defensa, y tambien havia el governador enviado socorro en quatro galeotas, con algumas pieças de artilleria, bastimientos, y municiones, que legaron a salvamiento (...)”¹¹⁸⁸.

Segundo os relatos das fontes, em 1630 - 1631 abate-se sobre a Índia um período de longa seca, que piorou com as guerras, fomes e com as consequentes mortes. Este acontecimento limitou o acesso à madeira¹¹⁸⁹, levando a que não se conseguisse enviar madeira para o reino, o que, consequentemente, influenciava o seu preço, que havia subido significativamente, havendo queixas sobre os elevados valores que condicionavam a produção naval em Baçaim e em Cochim. “Conde sobrinho Viso Rei da India amigo. Eu El Rei vos envio muito saudar como aquele que muito amo. Vendo a

¹¹⁸⁷ “Resposta do Vice-rei à carta D’el Rei ao Viso Rei da Insia sobre se conservar huma armada na costa de Choromandel remetendolhe hum parecer sobre a mesma materia. De 12 de Março de 1627”, AHU, Índia, caixa 2, doc. 120.

¹¹⁸⁸ “Relação do estado das coisas da India, tiradas das cartas do governador Fernando d’Albuquerque.”, Mss. Nº 1131, Coleção Egerton, Museu Britânico, RÊGO, António, “Documentação Ultramarina Portuguesa”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, vol. II, p. 316-319.

¹¹⁸⁹ “Senhor. Sendo o principal proveito que tem os capitães de Baçaim o de lavrarem navios de remo per contratto com Vossa Magestade foi tal a fome daquelles contornos que nenhuma diligencia valeo ao dito capitão de Baçaim para ter madeira e ferro para fazer huma só embarcação, e erão precisamente necessarias para esta Ribeira duas galés e corenta navios. O capitão de Chaul não pode fazer huma ancora, nem hum pelouro com que tudo se apertou de sorte que milagrozamente me parece que se fazem as armadas este anno, e quando não seja milagre de Ceo, infalivelmente o he o da industria e trabalho com que venço dificuldades. As novidades este anno estão melhores com o que com o favor de Deus espero para o que vem se tivermos dinheiro se remede em as faltas que destes géneros ao prezente temos”. “Carta sobre se não poder haver este ano madeira de Baçaim e lavrarem por causa da fome. De 11 de Agosto de 1631”, ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 77.

vossa carta de 6 de novembro de 632 porque me destes conta das diligencias que avieis feito pera lavrar quatro galés em Cochim, e Baçaim o que se não pudera conseguir por causa dos sobidos preços da madeira e do ferro, e falta de oficiais e que asi estáveis determinado a mandalas fabricar na ribeira de Goa tanto que deitasseis ao mar os galeões novos porque ali se lavravão mais duráveis e com galés pera trazerem e levarem cáfilas se forraria despeza. Porquanto duas gales e seis navios darião guarda bastante a Cochim e a Camboja me pareceo dizervos que deveis tratar somente de conservar as gales que sempre ouve nesse estado pera o serviço da Ribeira e cáfilas sem acrescentar o numero delas. E que todo o mais cabedal se empregue em fabricar galiões e navios de remo pera as armadas de guerra dos inimigos de Europa e feito pera que as gales não são de importancia”¹¹⁹⁰.

As queixas de falta de madeira continuaram. Em 1636, relatava-se ao rei que a pouca madeira que havia na Índia não chegava para as construções na Índia, e muito menos fazer o seu envio para o reino, como era norma¹¹⁹¹. Em 1637, queixavam-se de

¹¹⁹⁰ “Sobre as galés que o vice rei tratava de lavrar. De 15 de Março de 1634”, ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 422.

¹¹⁹¹ “Carta sobre a madeira que remetia para o Reino e o que custou alcança-la. De 15 de Dezembro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 401.

que a falta de madeira impedia a continuação da feitura de dois galeões que se haviam começado¹¹⁹², situação que em 1636¹¹⁹³ e em 1638¹¹⁹⁴ se havia repetido.

¹¹⁹² “Senhor. A cousa que mais ocupado trago a meu cuidado depois que cheguei a este estado hé a armada de alto bordo pelo muito que importa havela nestes mares que só com ela podem ficar deopressados dos roubos e prezas que fazem os olandeses com a grande quantidade de navios que por eles trazem, e com este pensamento não só me empreguei athe agora em concertar e aparelhar os galioens já feitos mas em fazer e fabricar os dous que o Conde deixou começados na Ribeira desta cidade cuja obra achei inda tanto no principio que não tinham inda mais que a primeira cuberta, e porque aqui não há com modo para se trabalhar em ambos juntamente por falta de madeira, carpinteiros e officiaes me pareceo arremeter o primeiro com hum como fiz e o poder de assistência pessoal que todos os dias vou fazer a rieira consegui ficar deitado ao mar onde se porá em sua perfeição. E a Rui Dias da Cunha capitam de Bassaim ordenei com grandes apertos que me desse acabado hum dos dous que contratou com obrigação de os dar em Abril que vem, e isto por me afirmarem não ser possível acabar ambos juntamente no tempo referido, e fazia eu de conta que este galeão com o que estou acabando na Ribeira, e os seis que de presente estão armados, e alguns pataxos mais poder conseguir o efeito que vossa magestade ordena, mas como vossa magestade senão servio de nos mandar este ano nenhuma gente de mar, nem guerra, nem dinheiro hé forssa que fique tudo parado, e não farei eu pouco senhor me guardar esta barra de Goa de maneira que a não/infestem os inimigos como os anos atras que o mais he impossível pelo estado em que este da India se acha, e em outra carta particular darei conta a vossa magestade da armada de alto bordo que anda navegando, e do e que se empregou”. “Resposta do Vice-rei à carta sobre a armada de alto bordo com que sahio Antonio Teles, e despeza que fez. De 1 de Fevereiro de 1637”, ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 75-75v.

¹¹⁹³ “Senhor. A cousa em que mais ocupado trago o meu cuidado depois que cheguei a este estado he a armada d’alto bordo pelo muito que importa havela nestes mares, que so com ela poderá ficar desopressados dos roubos e prezas que fazem os olandezes com a grande quantidade de navios que por eles trazem, e com este pensamento não só me empreguei ategora em consertar, e aparelhar galiões já feitos mas em fazer e fabricar os dous que o Conde deixou começados na ribeira desta cidade, cuja obra achei inda tanto no principio que não tinham inda maes que a primeira cuberta, e porque aqui não ha comodo para se trabalhar em ambos juntamente por falta de madeira, carpinteiros e officiaes me pareço arremeter primeiro com hum, como fiz, e a poder de assistência pessoal que todos os dias vou fazer a ribeira, consegui ficar de toso ao mar onde se porá em sua perfeição e a Rui Dias da Cunha capitam de Baçaim ordenei com grandes apertos que me desse acabado hum dos dous que contractou, com obrigação de os dar em Abril que vem e isto por me afirmarem não ser possível acabar ambos juntamente no tempo referido/ e fazia eu de conta, que este galião, com o que estava acabando na ribeira e os maes poderião conseguir o efeito que vossa magestade ordena, mas como vossa magestade se não servio de nos mandar este ano nenhuma gente de mar, nem guerra, nem dinheiro, he forsa que fique tudo parado, e não farei eu pouco senhor em guardar esta barra de Goa de maneira que a não infestemos inimigos como os anos atraz, que o maes he impossível pelo o estado em que este da India se acha, e em outra carta particular darei conta a vossa magestade da armada d’alto bordo que anda navegando e do em que se empregou”. “Carta sobre ser muito importante haver a armada de alto bordo para se evitar os roubos, e prezas que fazião os holandezes e a falta que havia de gente e dinheiro para haver de se guardar a barra de Goa. De 1 de Fevereiro de 1636”, ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 405v-406.

¹¹⁹⁴ “Por todas as vias e duplicadas cartas tenho dado conta a vossa magestade de como se procede em seu real serviço, na fabrica e concerto de galiões e posso afirmar com verdade que ao pe de suas quilhas tenho passado a mor parte do tempo deste meu governo, sem que com o de mais se falte a maior importância do serviço de vossa magestade e resgoardo de sua real fazenda, e so são defeituadas as vasilhas que tenho feito em rezão da gente que requerem porque a terem toda quantia lhe he necessária podião os taes galeões sem assombro destes inimigos, e não fico parado no que tenho feito, porque a Cochim escreveo ao vedor da fazenda João de Sousa Pereira, me mande quilhas e rodas assi como codastes, e outros madeiramentos pera dar principio a outro galião nesta mesma ribeira, e a ser mais

Outro problema estrutural foi a falta de mão de obra que contribuiu para a escassez de recursos, já que, em 1636, informava-se o rei que não se enviava madeira para o reino, porque não havia homens em Cochim para adquirir essa madeira.

A falta de outros recursos, a saber, financeiros e humanos, determinava uma menor exploração de recursos naturais do Oriente, em particular da Índia.

De facto, o ambiente esteve em consonância e sofreu impactos com a maior ou menos procura dos seus recursos. A maior procura ditou, no reino, um processo de desflorestação, que se tentou contornar com leis reformistas, e com a importação de matérias-primas dos territórios ultramarinos ocupados pelos portugueses. Isso mesmo impactou na Índia, muito em consequência de uma produção naval exaustiva e de contextos socio-climatéricos menos favoráveis, como ocorre com períodos de seca e de guerras. Os sistemas ecológicos sofreram também com aquilo que podemos chamar de “guerrilha militar”, quando se destrói uma mancha florestal inteira, como aconteceu em Malaca, para se impedir que o inimigo a ela tivesse acesso.

Por fim, chamamos a atenção para a relação entre impacto ambiental e questões económicas. Na Índia, essa é uma experiência claramente sentida. Quanto maior era o impacto sobre os recursos ambientais, maior eram os valores cobrados por esses recursos, porque, consequentemente, a sua oferta era menor.

largo o cabedal mandara armar outro em Cochim, ainda outros menores em Damão e Baçaim, mas como a falta he a que por tantas vezes tenho dito parece que se podem escusar vasilhas não havendo gente, com cuja declaração mandara vossa magestade resolver o que tiver mais por seu serviço”. “Resposta à carta sobre se fabricarem galeoens na India para a armada de Alto Bordo de 2 de Março de 1638. De 10 de Dezembro de 1638”, ANTT, Livro das Monções, Livro 44, fl. 239.

III PARTE. A CONSTRUÇÃO NAVAL NO ORIENTE EM PERSPETIVA COMPARATIVA

A construção naval no Império Português não se limitou à metrópole e ao Estado da Índia. Para além destes espaços, essa atividade existiu e impactou no Brasil e na África. O objetivo desta parte da tese é, num primeiro momento, precisamente o de saber, numa perspetiva comparativa, como se desenvolveram os processos de construção naval nestes espaços, ou em limite, saber se existiram, e que modelos assumiram. Procurar-se-á, de igual modo, perceber similitudes e diferenças na forma como, no Índico, outras potências europeias lidaram com este fenómeno.

Com efeito, Portugal não foi o único que navegou pelas águas do Índico e se afirmou como potência. Outras potências, como a Inglaterra e a Holanda, também se afirmaram neste espaço, fazendo frente ao poderio e domínio português, acabando por conquistar espaços antes dominados pelos portugueses. Neste caso, é nossa intenção analisar comparativamente como se estruturou a atividade construtiva destas potências, num espaço geográfico vasto, a que poderemos chamar de mares asiáticos.

1. Reino e Império

O sistema de construção naval no Império Português tem recebido reduzido interesse da historiografia, se pensarmos quão escassos são os estudos sobre construção naval nos espaços ultramarinos - Brasil, África e Estado da Índia -, contrapondo com o que se tem analisado para o reino, como vimos anteriormente.

José Lapa¹¹⁹⁵ e Lucy Hutter¹¹⁹⁶ desenvolvem os seus estudos em torno da construção naval no Brasil, num período cronológico que abarca os séculos XVII e XVIII, embora Lapa apresente, de forma superficial, alguns indicadores para o século XVI. Sistemas de produção, matérias-primas (extração, reutilização, importação e exportação), mão de obra, aprovisionamento naval e espaços de aportagem, de construção e reparação, são alguns dos tópicos estudados para os estaleiros da Baía, Salvador, Pernambuco e Rio de Janeiro.

Para o caso concreto de África, a historiografia tem dado atenção ao comércio costeiro português, holandês e inglês, nas suas atividades marítimas e defensivas, e tem deixado de parte o estudo das atividades de construção, reparação e manutenção naval destas potências, enquanto atividades estruturantes para o sucesso das navegações e transações comerciais. Filipa Ribeiro da Silva¹¹⁹⁷, consciente desta lacuna na historiografia, propôs-se dar um contributo para o estudo do transporte, construção, manutenção e reparação de embarcações na África Ocidental pré-colonial, examinando, numa perspetiva comparativa, as mutações decorrentes da presença portuguesa, holandesa e inglesa.

Igualmente escassos são os estudos sobre a construção naval portuguesa no Estado da Índia, como já afirmamos, ao contrário do que se sabe sobre a construção naval na Ásia em períodos de domínio de outras potências marítimas, como os

¹¹⁹⁵ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968.

¹¹⁹⁶ HUTTER, Lucy Matter – “A Madeira do Brasil na construção e reparos de embarcações”. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985, p. 3-20. Separata; “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005.

¹¹⁹⁷ SILVA, Filipa Ribeiro da – Dutch, English, and Africa shipbuilding craftsmanship in Precolonial West Africa: na entangled history of construction, maintenance and repair. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 508-520.

holandeses e os ingleses, a que a historiografia internacional tem dado especial atenção nos últimos tempos¹¹⁹⁸. Alguns ensaios, como de Patrícia Carvalho¹¹⁹⁹, de K. S. Mathew¹²⁰⁰ e de Ernestina Carreira¹²⁰¹, apresentam indicadores pontuais para a compreensão dos processos de construção naval no Oriente. Com uma baliza cronológica entre 1595 e 1630, Patrícia Carvalho analisou as atividades dos estaleiros de Goa e Cochim, como a construção e a reparação naval, o apresto das embarcações, a constituição de armadas e a tipologia de embarcações utilizadas, num contexto de presença holandesa no Índico, de forma a compreender as reações e posições tomadas pela coroa no decurso dessa pressão.

Os estudos de Mathew contribuíram para o conhecimento da arquitetura naval portuguesa na Costa do Malabar e para a compreensão dos sistemas de produção naval indígenas, e a sua interação com outros sistemas de produção, como o português, embora numa perspetiva panorâmica, já que a obra em causa¹²⁰² se circunscreve a um período decorrente entre 1400 (anterior à presença portuguesa) e 1800. A construção naval portuguesa em Damão, para os séculos XVIII e XIX, foi tópico de investigação de Ernestina Carreira.

¹¹⁹⁸ Vd. para a EIC, 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; para a VOC, PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amsterdão: Amsterdam University Press, 2010; e os artigos deste volume de Matthias van Rossum (Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº3 (2019), p. 465-480) e de Erik Odegard (Construction at Cochim: building ships at the VOC-yard in Cochim. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 481-494).

¹¹⁹⁹ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de Mestrado. Lisboa, 2008.

¹²⁰⁰ MATHEW, K. S. – Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India. Nova Deli: Manobar, 2017; Naval architecture in Portuguese India with special reference to the Malabar Coast. In VARADARAJAN, Lotika (ed.) – “Indo-Portuguese Encounters. Journeys in Science Technology and Culture”. Nova Deli; Lisboa: [s.e.], 2006, vol. II, p. 574-592.

¹²⁰¹ 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.

¹²⁰² MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997.

No que se reporta à construção naval portuguesa em espaços ultramarinos, sabe-se que, ao longo do período colonial, a coroa restringiu a fábrica de embarcações no Brasil, apesar de reconhecer a boa qualidade e abundância das suas madeiras. O receio da formação de uma rede de comércio sobre a qual perderia o controlo ditou esta medida, que nem sempre foi estanque, já que em períodos de necessidade, por autorização régia ou por novos desafios, como a criação de companhias marítimas de comércio, a partir da 2ª metade do século XVII¹²⁰³, foi permitida a construção naval no Brasil.

Numa fase inicial, a ribeira da Naus de Salvador limitou-se a realizar pequenas e simples tarefas de reparações. A existência de potenciais matas na capitania de Salvador levou a que construção de navios fosse, numa primeira fase, para defesa do litoral e para cabotagem, e numa segunda fase, e por ocasião do primeiro governo geral, para longo curso¹²⁰⁴. No século XVII, a construção naval no Brasil beneficiava das madeiras da Amazónia, pela sua abundância nas margens do rio Amazonas e o seu fácil aproveitamento a um custo reduzido¹²⁰⁵.

Um forte sistema comercial entre a colónia e o reino promoveu a exportação de madeira a partir do Brasil, com pesados direitos a pagar ao entrar em Portugal. As necessidades do estaleiro lisboeta e de mais estaleiros navais ditaram uma maior necessidade de importação de madeira. Consequentemente, a qualidade e abundância de recursos do Brasil permitiu o exercício de menos pressão sobre outros recursos nacionais, como os do pinhal de Leiria¹²⁰⁶.

Pedro Vaz de Caminha, em 1500, numa carta dirigida ao rei D. Manuel, que relatava as primeiras impressões acerca do Brasil, dava conta da quantidade,

¹²⁰³ HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 349-356.

¹²⁰⁴ HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 355-356; LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 25.

¹²⁰⁵ HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 353.

¹²⁰⁶ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 26.

grandiosidade e diversidade de árvores existentes¹²⁰⁷. Na opinião de Gabriel Soares de Souza as madeiras no Brasil, no século XVI eram “«tantas [...] madeiras, para se fazerem muitas naus, galeões e galés [...] há muitas castas de madeiras». E, referindo-se às madeiras para mastros e vergas, dizia que na Bahia havia mais do que nas províncias de Flandres; só não se podiam obter no Brasil os materiais de ferro como pregos, âncoras etc. Estes sim tinham de vir de fora, lavrados, não obstante existisse, afirmava, «ferro de veias para se poder lavrar»”¹²⁰⁸.

A partir do século XVI, a teca (oriunda da Índia) e a madeira de lei (provida do Brasil) eram as que mais se utilizavam na construção naval no reino. O transporte de madeira era feito em navios, em que se retiravam as normais cargas transportadas (lastros, barris de vinho e água, tijolos e telhas) para a colocação de madeira, quando necessária no reino. Em épocas em que o espaço disponível era guardado para cargas lucrativas, como o pau-brasil, o açúcar e o tabaco, as autoridades coloniais reservavam os porões para o transporte de madeiras necessárias¹²⁰⁹.

O arsenal de Salvador era abastecido pelas matas reais e algumas matas privadas abasteciam o reino. São Francisco de Paranassém, Jaguarique, Cairu, a ilha de Boipeva, o Camamu, Passé, Maricoabo, Mapendi, Cachoeira, Paraguaçu, Saubará eram os principais espaços fornecedores de madeira, que seguia por via fluvial ou puxada por bois, em oposição ao Estado da Índia, onde se utilizavam elefantes. De Jaguarique e Cairu seguia a madeira miúda utilizada para curvas, pés-de-carneiro, barras de cabrestantes e eixos de carretas¹²¹⁰. Para além da madeira, extraía-se resina para a calafetagem, para as fibras para confecção de cabos, e para o azeite para a iluminação¹²¹¹. Muitas destas terras cresceram à custa do comércio da madeira. Camamu foi disto

¹²⁰⁷ HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 328.

¹²⁰⁸ HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 335.

¹²⁰⁹ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 27.

¹²¹⁰ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 28.

¹²¹¹ HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 335.

exemplo, em que os jesuítas, instalaram uma serra hidráulica para o corte de madeira¹²¹².

Ilhéus forneceu o reino com chanfrões, calceses e cabrestantes, e Salvador serviu para a reparação das embarcações da Carreira da Índia, o que comprova a existência de uma carpintaria avançada no local. A madeira era armazenada, enquanto aguardava o seu embarque, em “tijupares”, evitando que esta se deteriorasse com o tempo. Para evitar a sua deterioração, ordenou-se a construção de embarcações que andassem 50 a 60 léguas até à Baía para assegurar o transporte de madeira, ou enviavam-se carros de madeira ao reino, para esse fim¹²¹³.

Eram variados os tipos de madeira utilizados no Brasil, como ilustra a tabela seguinte:

Tabela 15 – Madeiras utilizadas e originárias do Brasil

Tipo de madeira	Utilidade
Cedro	Madeira indicada para o costado do navio
Angelim	Utilizada para o coral, que era uma peça de reforço interior do esqueleto do navio
Jaqueira	Para a feitura das cavernas das embarcações, por não provocar a oxidação em contacto com os metais
Jatáúba	Ambas utilizadas para o cintado
Oiticica	
Sucupira Acarii	
Putumuju	Para o cintado grosso porque as suas fibras eram resistentes
Inhaíba	Resistente ao teredo e de fibras resistentes era utilizada no cintado grosso
Jetaipeboçu	Utilizadas para o cadastre
Jetaipeba	

¹²¹² LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 28.

¹²¹³ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 29.

Camará	Utilizada para a caverna de embarcações pequenas
Jequitibá	Para o fabrico de mastros para grandes navios por ser uma madeira leve e elástica
Óleo-pardo	
Óleo-de-capíba	
Copaíba-óleo-preto	Utilizadas para mastros de naus e fragatas, por serem mais elásticas que as anteriores
Copaíba-vermelha	
Copaíba-branca	
Inhabatam	Utilizada para mastros de sumacas e galeras
Biriba	Utilizadas para a confeção de mastros
Camaçari	
Óleo-comumba	Utilizada para os mastaréis
Sapucaia	Utilizada para as mezenas e para as quilhas
Maçaranduba	Utilizadas para a sobrequilha
Maçranduba-aprai	
Inguaçu	Utilizadas para a verga, sendo mais para as embarcações pequenas
Ingáfação	
Ingá-cipó	
Louro-amarelo	
Palmeira-piaçava	Utilizada para a querena. Extraía-se a fibra e o cordame era feito a partir do melhor desta madeira. As amarras feitas a partir desta madeira eram também de boa qualidade, pois eram resistentes à água salgada e flutuavam.
Seperiba	Utilizada para a ligação dos navios e tida como a melhor por aguentar os pregos, já que não fendia nem apodrecia
Oiti	Utilizadas para o tabuado, que se compunha com dezassete madeiras diferentes. As madeiras de Oiti e Peroba eram utilizadas para os tabuados do fundo da embarcação.
Peroba	
Canela-preta	
Canela-capitão-mor	
Canela-mirim	
Canela-tapinhoã	

Mirinbida	
Ibepeda	Serviam para os paus de prumo
Mangue-bravo	
Ipê	
Batinga vermelha	
Gituaiba	Utilizadas para a produção de remos
Pequeba	
Louro	
Imbiu	
Bicuibucu	
Janaúba	
Landirana	
Araticum-embira	A partir desta madeira extraía-se a casca
Tucum	Desta madeira extraía-se a canhamiça, em que as suas fibras fiadas e torcidas forneciam linhas e cordagens
Coqueiro-da-baia	Retirava-se as fibras
Agave	Utilizado para as cordas bem grossas e fortes
Embira-verdadeira	Utilizadas para cordas grossas e fortes
Sucupira	
Capararoca	Utilizada para a fabricar de ripas

Da análise da tabela podemos aferir a variedade de madeiras existente no Brasil, que era superior àquela registada nas fontes para o Estado da Índia. Todavia, verificamos a existência de dois tipos de madeira em comum – Angelim e Jaqueira.

Em 1550, instala-se oficialmente em São Salvador da Baía uma fábrica de conserto e construção de embarcações, por Tomé de Sousa. A partir da segunda metade do século XVI, São Salvador da Baía afirma-se com um importante porto de escala da Carreira da Índia¹²¹⁴. São Salvador da Baía era a cabeça política e administrativa da colónia brasileira; tinha um bom ancoradouro abrigado; ficava a meio da extensa orla

¹²¹⁴ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 1, 51.

litorânea brasileira; estava mais perto do reino do que os portos do sul; tinha facilidade de contacto com as colónias da África Ocidental, por onde se estabelecia o tráfico escravo; era o espaço de onde saíam muitos dos produtos a exportar; tinha fácil acesso para abastecimento dos navios e tinha recursos disponíveis a nível das matérias-primas¹²¹⁵.

Segundo José Lapa é possível que, para épocas anteriores, tenham existido ações de reparação de embarcações da Carreira da Índia, embora de forma precária e desordenada, ocorrendo o mesmo na construção de embarcações, recorrendo a trabalho indígena. Para além da Baía, no litoral, em pequenos núcleos populacionais, podiam-se instalar estaleiros improvisados, como ocorre em Pernambuco, Rio de Janeiro e São Vicente, que também apoiavam, no século XVI, as escalas portuguesas¹²¹⁶.

Na primeira metade do século XVI, o poder central concentrou a sua atenção e permitiu a construção de pequenas embarcações, como explicado. O desenvolvimento da navegação de cabotagem e de guarda-costas levou o monarca a recomendar a construção de navios de remos, concedendo privilégios aos que fizessem quinze barcos para cima e que tivessem de banco a banco três palmos de goa¹²¹⁷.

Já no século XVII, já havia orçamentos para pedidos das autoridades para a construção de galeões e naus no Brasil. Em 1609, o governador D. Diogo de Meneses solicitava a um ex-mestre carpinteiro da ribeira de Lisboa que apresentasse um orçamento para uma nau de 400 toneladas, a construir na Baía, para uso transoceânico. A partir de 1651, o monarca ordena que se fabricasse, em cada ano, à semelhança do que ocorria anteriormente no Estado da Índia, um galeão no Brasil, no porto de S. Salvador, por ser mais conveniente. Contudo, é provável que esta ordem não tenha sido cumprida em toda a sua extensão¹²¹⁸.

Durante o período filipino, os monarcas despertaram interesse pela construção naval no Brasil, num momento em que faltavam em Espanha boas madeiras para a

¹²¹⁵ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 2.

¹²¹⁶ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 51.

¹²¹⁷ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 51.

¹²¹⁸ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 54-55.

construção naval. Segundo a “Memoria de como se pueden fabricar en el Brasil 68 galleones de mil toneladas cada uno”¹²¹⁹, podia-se fabricar nos portos brasileiros cerca de 68 galeões de mil toneladas cada um, por um custo de 400 reais por tonelada, sem contar com a artilharia, pólvora e apetrechos. O êxito da empresa estaria nas madeiras brasileiras, que eram de boa qualidade, e nas matérias-primas que no Brasil se poderiam obter, dependendo apenas para importação do ferro, alcatrão, anilhos, que podiam seguir de Espanha, em particular da Biscaia. Da Inglaterra e da Flandres viria o restante material necessário¹²²⁰.

Outro documento, datado de 30 de setembro de 1629 afirmava que no Brasil havia condições para se fabricar anualmente uma nau da Índia e quatro galeões de 800 toneladas. Todas estas evidências mostram que as autoridades castelhanas tinham bom conhecimento daquilo que o estaleiro baiano poderia oferecer¹²²¹.

Apesar destes estímulos à construção, a instalação de uma estrutura de construção naval no Brasil sempre foi controversa já que, a par da elevada despesa para a Fazenda Real, afetava a produção dos estaleiros do reino e do Oriente, que estavam em pleno funcionamento.

Quanto aos processos tecnológicos de construção, o uso de estopa de embiras foi a solução encontrada para permitir uma durável calafetagem, já que o linho grosseiro acabava por apodrecer numa longa submersão no mar. O poder central começou a interessar-se por esta questão e em 26 de novembro de 1625, o rei mostra-se preocupado com a quantidade de embiras no Brasil, se seriam suficientes, e de maneira que as poderiam remeter para o reino. As embiras, que se assemelhavam ao cânhamo e que se recolhiam das árvores de madeira mole, serviam para rudimentar fiação, em particular para o fabrico das amarras e do cordame, cuja durabilidade era discutível, já que a aplicação inadequada de material ou confeção defeituosa contribuíam para a sua fragilidade¹²²².

¹²¹⁹ BA, Ms. 51-V-28, fl. 154-155.

¹²²⁰ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 57-58.

¹²²¹ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 58.

¹²²² LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 89-90.

Na Baía instalou-se uma manufatura de cabos de quantidade e qualidade, aproveitando as matérias-primas das plantas têxteis, tendo uma produção razoável. A exportação desta matéria-prima foi intensa e contínua para a ribeira de Lisboa¹²²³.

É provável que tenha existido uma produção de velas, pelo registo de tecedeiras domésticas existentes desde 1550. Esta produção crescente continua em 1644, em que a produção de algodão no Pará e no Maranhão, para velas, cabos, estopas, e outros, se fazia em troca da importação de ferro para âncoras e fechaduras. “Podemos portanto reconhecer que várias manifestações manufactureiras tiveram lugar na colónia, mercê da existência de matéria-prima aproveitável e do desenvolvimento das construções e serviços de reparos navais”¹²²⁴.

Em 1629, mediante a construção de galeões na Baía, reconhece-se a necessidade de buscar mestres e oficiais em Espanha, pois os da ribeira de S. Salvador não possuíam capacidade profissional para atender a um trabalho deste porte.

Desde cedo foram enviados para o Brasil mestres de carpintaria, que estavam encarregues da escolha, corte, arranjo e transporte da madeira, pois a mão de obra para a construção naval no Brasil era difícil de recrutar e era cara. Os artesãos pediam quantias avultadas para a época, conscientes do número reduzido daqueles que compunham este grupo, obrigando ao recrutamento no reino. Outra forma de recrutar mão de obra era ensinar moços ou mesmo comprar escravos para desenvolverem atividade de calafetagem, carpintaria e serralharia naval. Os negros rapidamente se mostraram como uma mais-valia, ao demonstrarem uma boa prática do saber. Alguns eram alugados pelos seus senhores ao arsenal, recebendo estes o seu soldo. Outros, pela aptidão do seu ofício acabavam por receber uma propina. Concedeu-se muitas alforrias a negros oficiais da construção naval¹²²⁵.

A secular experiência e os conhecimentos da flora e da fauna justificaram a utilização de técnicas indígenas, adotando processos de extração e aplicação de matérias-primas a finalidades quase sempre semelhantes às dos nativos. Os indígenas

¹²²³ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 92.

¹²²⁴ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 107.

¹²²⁵ LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 113.

transmitiram o seu conhecimento aos portugueses, no que se refere às qualidades das madeiras, à sua maior ou menor resistência aos elementos, às suas aplicações no processo construtivo, os seus processos de extração e aproveitamento das embiras, os meios de retirar a casca e as entrecascas, já que tinham prática na construção de pequenas embarcações fluviais¹²²⁶.

Sobre África, o conhecimento dos contornos e das implicações da construção naval sob a égide dos portugueses é ainda menos conhecida. É sabido que a navegação e o transporte porto-a-porto em estuários de rios pouco profundos ao longo da costa da África representavam desafios para os comerciantes e militares europeus, no que diz respeito à capacidade de navegação e construção naval. Várias foram as estratégias criadas para contornar este problema: transporte de pequenos barcos pré-fabricados, a bordo de navios mais pesados; recrutamento de artesãos especializados na reparação naval e na construção naval para aquisição temporária ou permanente de barcos africanos; e recrutamento de barqueiros africanos¹²²⁷.

A presença comercial portuguesa teve um século de quase exclusividade na África Central Ocidental e Oriental, sem concorrência oficial significativa, até à chegada dos franceses, holandeses e ingleses, no final do século XVI. Durante o período inicial do comércio holandês na África Ocidental e na África Centro Ocidental (de 1590 a 1620), os empreendimentos comerciais foram organizados por comerciantes privados, baseados nas principais cidades holandesas – Amesterdão, Roterdão e Middleburg. As transações realizadas consistiram em trocas de mercadorias europeias – têxteis, metais, peles, marfim, ouro, cera de abelha, âmbar, cigarrinhas e açúcar.

Até à conclusão da fortaleza holandesa, em 1612 na Costa do Coromandel, os comerciantes holandeses dependiam de três estratégias para garantir os tipos de

¹²²⁶ HUTTER, Lucy Matter – Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil. São Paulo: Edições USP, 2005, p. 354; LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968, p. 26, 85.

¹²²⁷ SILVA, Filipa Ribeiro da – Dutch, English, and Africa shipbuilding craftsmanship in Precolonial West Africa: na entangled history of construction, maintenance and repair. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 508-520.

embarcações que precisavam para operar no litoral, e garantir que os seus navios fossem mantidos e reparados, sempre que necessário: 1) os navios mais pesados que se dirigiam para a África Ocidental transportavam a bordo um ou dois barcos ligeiros ou saveiros pré-fabricados, fundamentais para transportar os tripulantes e transportar mercadorias para o comércio sempre que fossem feitas transações na costa; 2) os saveiros podia ser confiados a comerciantes e assistentes que eram, temporariamente, colocados na costa para conduzir o comércio; 3) as embarcações que se dirigiam mais para sul, nomeadamente para Marfim, Ouro também transportavam outras embarcações pré-fabricadas ou adquiriam, em alternativa, canoas de artesanato africano local.

Depois de criadas fortalezas holandesas e inglesas, estes espaços começaram a fornecer certos serviços, como manutenção e reparação de navios, transporte de mercadorias e provisão entre a costa e embarcações mais pesadas. A madeira era obtida em áreas distintas da costa, muitas vezes por europeus que faziam encomendas a intermediários ou corretores africanos, conhecidos por “cabooceers”, nas fontes holandesas. Estes eram responsáveis pela aquisição e derrube de árvores no interior e pelo transporte de madeira pela costa, enquanto se esperava que os europeus pagassem aos carregadores. Na costa, a madeira era transportada para outros postos de comércio por meio de canoas de desenho africano, ou chalupa.

Outros materiais eram difíceis de adquirir a nível local e exigiam o recurso à sua importação da Europa. Eram ferramentas de carpintaria, pregos, e peças de construção mais técnicas, como âncoras ou outros instrumentos. Seriam utilizados para manter e consertar os navios mais leves para várias companhias regulares, que estavam na costa a comercializar e a patrulhar.

As empresas na costa da África Ocidental também possuíam uma ou mais canoas próprias e de tamanhos variados. Eram compradas na costa através de intermediários africanos com os quais os europeus faziam comércio. Estes intermediários eram responsáveis pela construção dos navios no interior. As canoas eram construídas longe da costa, onde o fornecimento de madeira e de artesãos estavam disponíveis.

Durante a Idade Moderna, tanto os ingleses como os holandeses careciam das infraestruturas necessárias para a construção de embarcações leves ou pesadas, na África Ocidental. Os escassos recursos humanos e materiais foram utilizados para manutenção e reparação dos navios que operavam nestas rotas e para manter os navios mais leves empregues no comércio costeiro, e para patrulhamento de defesa. Confiavam na construção naval africana para construir e consertar canoas construídas localmente, compradas na costa e empregues no comércio costeiro para carregar e descarregar navios mais pesados, ancorados na costa, e para assegurar a comunicação entre as fortalezas e o comércio. As estratégias que usavam pareciam ser semelhantes às utilizadas pelos portugueses, já que quando iam para a costa, as frotas levavam a bordo pequenos navios que podiam ser utilizados para transportar mercadorias entre a costa e os navios pesados.

Os portugueses também mantiveram uma pequena frota na Costa do Ouro, sediada no Castelo da Mina, para patrulha e defesa. As embarcações que foram utilizadas em Cabo Verde e São Tomé parecem ter sido construídas em Portugal, e não localmente. Tal como para os casos holandeses e ingleses, os principais portos portugueses na África Central Ocidental e Oriental foram muitas vezes os principais portos de escala das embarcações e ofereciam serviços de manutenção e reparação dos navios¹²²⁸.

Do exposto, e para o caso português, podemos concluir que tanto o Estado da Índia como o Brasil trouxeram fomentos à construção naval, por necessidades do reino, não só em embarcações, mas também em madeiras, reconhecendo que estas madeiras eram melhores que as do reino.

É evidente que aquilo que se passa no reino é díspar do que se passa nas colónias, que, todavia apresentam uma configuração de desenvolvimento desta atividade semelhante – mobilidade de mão de obra, recurso às matérias e às gentes locais,

¹²²⁸ SILVA, Filipa Ribeiro da – Dutch, English, and Africa shipbuilding craftsmanship in Precolonial West Africa: na entangled history of construction, maintenance and repair. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3, (2019), p. 508-520.

fomento de construção de acordo com as ordens régias, espaços de construção limitados aos espaços de aportagem da Carreira da Índia ou, no Brasil, aos principais portos de comércio, sendo São Salvador da Baía o principal no decurso do século XVI.

Parece também clara a existência de uma relação de reciprocidade no que à mão de obra diz respeito, e às matérias-primas. Afirma-se e confirma-se que há uma mobilidade entre os diferentes componentes do Império Português de mão de obra e matérias-primas, pelo menos entre o reino e cada colónia, não sabendo se existiram fluxos de circulação entre as próprias colónias.

Por fim, lamentamos a falta de elementos para o estudo da construção naval em África, mas como já foi dito os estudos são parcos e, neste caso, mais estudados para a presença holandesa na Costa Ocidental. No entanto, no atual estado do conhecimento, estes espaços, no caso português, parecem ter servido maioritariamente para a reparação das embarcações, vindo algumas embarcações a bordo, já construídas no reino, de forma modular.

2. Império Holandês e Inglês – a construção de um império?

Quando as primeiras armadas inglesas e holandesas chegaram ao Índico, a estratégia definida era a de evitar as áreas onde os portugueses eram mais poderosos e concentrar-se em áreas que poderiam ter apoio contra os portugueses e/ou em que a sua presença fosse contestada. A Ásia do Sueste e o Extremo Oriente encontravam-se nessa situação.

O desvio a esta regra foi concretizado pela Companhia Inglesa, a East India Company (EIC), criada em 1600 por privilégio de Isabel I, que decidiu entrar no comércio de Guzerate, correndo o risco de se confrontar com os portugueses. Em 1615, tinham conseguido contornar as resistências de Goa. Já os holandeses, concentrados na sua companhia, a Verenigde Oost-Indische Compahnie (VOC), assumiram uma atuação diferente, que partiu da fixação na Insulíndia, alargando a sua área de atuação até à costa do Coromandel, no período entre 1605 e 1612, fazendo várias incursões no comércio do Índico Ocidental. Em 1620, os ingleses detinham uma posição forte em Guzerate e no Golfo Pérsico, e uma fraca posição no Coromandel e na Ásia do Sueste, estando os holandeses em situação oposta¹²²⁹. Com a conquista de Cochim, em 1662, os empreendimentos da VOC alargavam-se a vários territórios, desde o Cabo a Nagasaki e de Basra a Banda. Esta disseminação fez-se de três formas distintas: por conquista, por doação ou herança, ou, por direta interação com comerciantes locais¹²³⁰.

Em 1620 existia na Europa três companhias comerciais ultramarinas criadas sob privilégios, e viradas para o comércio asiático: a holandesa, a dinamarquesa e a inglesa¹²³¹.

A República Holandesa conseguiu criar um império comercial sem igual ao afirmar-se na Europa, na Ásia e no Atlântico. Gradualmente, foi ultrapassando os seus rivais e

¹²²⁹ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 224-225.

¹²³⁰ ODEGARD, Erik – A Company of State. The Dutch East India Company and the debates on the Company-State in Asia, 1660s-1690s. In POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia (eds.) – “Mechanisms of Global Empire Building”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 130.

¹²³¹ SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994, p. 227.

construindo uma rede comercial significativa para um território com dimensões e população reduzidas, e recursos limitados. Segundo Pieter Emmer, construiu uma superioridade naval e militar que lhe conferiu protagonismo no comércio da Europa e da Ásia¹²³².

Na Ásia, a VOC, para além de um comércio substancial e influente, desenvolveu uma importante ação de governação e uma progressiva influência a nível económico, social e cultural. O governo das Províncias Unidas compreendeu que, terminar com a hegemonia económica e comercial portuguesa, só era possível por meio de uma agência que trabalhasse em articulação com os Estados Gerais e não dependente dos interesses e da agência de particulares. Desta forma, em 1602 surgia a VOC com um capital de investimento de cerca de 6,5 milhões de florins, e com o monopólio do comércio a leste do Cabo da Boa Esperança, fruto da reunião de várias empresas que já haviam enviado os seus navios para a Ásia com fins comerciais, e com um retorno de lucros elevados¹²³³.

Compreender a consolidação da VOC na Ásia implica ter em conta as fases de desenvolvimento do seu comércio. A primeira fase abrangeu o período do seu estabelecimento até 1630, incluindo uma fase inicial, até 1610, considerada como de constituição de uma frota (frota equipada com tripulantes que navegaria durante dois ou três anos para a Ásia); e uma segunda fase que compreendia o período de consolidação da VOC na Ásia, entre 1630 e 1660.

Criar um sistema comercial sólido só era possível por meio de uma permanência constante no espaço, de forma que os bens comercializados pudessem ser bem armazenados e guardados por longos períodos de tempo, fazendo com que os

¹²³² EMMER, Pieter – The rise and decline of the Dutch Atlantic, 1600-1800. In OOSTINDIE, Gert; ROITMAN, Jessica (eds.) – “Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking empires, bridging borders”. [s.l.]: Brill, 2014, p. 339-340. Disponível em: <URL: The Rise and Decline of the Dutch Atlantic, 1600–1800 from Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders on JSTOR>.

¹²³³ 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”. Australia: Rosenberg, 2013, p. 72; PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010, p.11. Para saber mais sobre esta questão do ponto de vista mercantil vide NEAL, Larry – The Dutch and English East India companies compared: evidence from the stock and foreign Exchange markets. In TRACY, James D. – “The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern World, 1350-1750”. Cambridge: Cambridge University Press, 1999, p. 195-223.

comerciantes tivessem melhores hipóteses de os comercializar segundo a melhor relação preço e qualidade. Tal como os portugueses, a finalidade da VOC era a de conseguir estabelecer um monopólio sobre um determinado produto, em particular especiarias, o que só era possível através do estabelecimento de espaços de soberania ou de suserania, e de espaços de implantação fortificados. Daí, tal como os portugueses, a criação de fortalezas.

Acrescentando a esta questão, estavam as necessidades de manutenção, quer dos navios, quer das tripulações que se tinham que garantir, e para isso havia que ter instalações para prestar estes serviços. “It became clear to the VOC that there was a need a rendezvous: a central place where ships could be repaired; where spare materials and skilled craftsmen could be available; where refreshments and supplies could be exchanged, since some ships had surpluses that could be used by others; and where ships could bring cargo for collection”¹²³⁴.

Em 1630, a VOC já tinha penetrado em múltiplas partes da Ásia e a partir de 1650 já havia criado feitorias e fortalezas de apoio ao seu comércio e à manutenção das suas frotas. “During the second half of the 17th century, the VOC reached its peak in Asia as a commercial and militar organisation”¹²³⁵. Ao fixarem-se em Batávia, os holandeses afastavam-se dos principais centros monopolizados pelos portugueses – Goa e Malaca. No entanto, antes da fixação em Batávia foi Bantam que serviu de centro de apoio logístico à VOC, e aí se organizava a carga de retorno¹²³⁶.

Estudos sobre os navios da VOC têm contribuído para novas perspetivas historiográficas acerca da natureza e da dinâmica global das navegações da VOC. Exemplo disto eram os navios usados pela Companhia para deslocações interasiáticas

¹²³⁴ PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010, p. 31.

¹²³⁵ PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010, p. 31-32.

¹²³⁶ PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010, p. 35, 38.

que eram maiores do que aqueles utilizados nas viagens de retorno, na centúria de setecentos e de oitocentos¹²³⁷.

Ao longo da sua existência, a VOC utilizou navios de diferentes dimensões. Numa fase inicial, as embarcações consideradas como navios eram de capacidade de 300 toneladas, enquanto os navios menores eram designados de iates. Os navios eram todos semelhantes quanto à sua aparência, tendo três mastros e no convés um canhão. Já os iates podiam ser também movidos a remo, se necessário. Com as viagens para a Ásia os “return-voyage ship” não apresentavam grandes diferenças dos demais navios, com a exceção de que eram utilizados para o comércio interasiático¹²³⁸.

Muitos iates ficaram na Ásia para servirem de apoio à restante frota. “Over the VOC’s life span hundreds of yachts were permanently stationed in the Indies”¹²³⁹. Depois de 1614, e com a fundação de Batávia, em 1619, foi-se construindo e compondo a frota da VOC com outras tipologias navais, como fragatas, navios de guerra e “flutes”¹²⁴⁰. Ao contrário dos impérios português, espanhol e inglês, os navios destinados à Ásia do império holandês nunca foram construídos na Ásia, mas sim sempre na Holanda. Isto, provavelmente, permitiu à VOC controlar os custos de produção e as técnicas de construção¹²⁴¹.

As viagens que a VOC iniciou para a Ásia implicaram a construção de embarcações maiores; construção que acabou por beneficiar de muitas das técnicas locais e europeias desenvolvidas por técnicos portugueses, espanhóis e franceses. Em meados dos séculos XVI e inícios do XVII, os holandeses vão tornar-se nos principais construtores de navios do Norte da Europa e vão acabar por exportar embarcações

¹²³⁷ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 465-480.

¹²³⁸ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 16-17.

¹²³⁹ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 18.

¹²⁴⁰ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 18.

¹²⁴¹ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 34.

acabadas para áreas como a Suécia, França, Inglaterra, Rússia, Dinamarca e os Estados Italianos, ou enviar mão de obra para outros países. Em 1640, eram construídos na Holanda cerca de mil navios por ano. A nível de recursos, as madeiras, desde cedo, tiveram que ser importadas pela falta que havia, sendo a sua importação feita essencialmente de áreas como a Noruega, e do Mar Báltico, donde vinha o pinheiro, ou do norte da Alemanha (Weser e Elba), de onde provinha o carvalho¹²⁴².

Os navios holandeses destinados a longas distâncias eram, no século XVI, relativamente menores que os espanhóis, portugueses e ingleses. O seu calado era mais raso, o que os tornava mais navegáveis. Em 1599 eram poucos os navios holandeses com 200 toneladas. Excepcionalmente, entre 1595 e 1601, houve navios de 50 a 900 toneladas, sendo a média de 300 toneladas, como dito. “At the time, the largest VOC ships equaled the smallest Portuguese ships in size”¹²⁴³.

Ao contrário da Companhia Inglesa, a VOC tinha estaleiros próprios na Europa nos quais operou, como o de Amesterdão, de Roterdão, de Middelburg, de Delftshaven, de Hoorn e de Enkhuizen. De forma geral, a empresa construía os seus próprios navios, podendo ocasionalmente contratar ou comprar navios a terceiros. O facto de a VOC construir os seus próprios navios promoveu uma grande diferença entre a VOC e a EIC¹²⁴⁴.

A frota da VOC na Ásia caracterizou-se por navios construídos na República Holandesa e transportados para as águas asiáticas; por navios transportados por mar para a Ásia a partir da República Holandesa e acabados na Ásia, onde eram montados; por navios comprados ou capturados na Ásia; por navios encomendados a construtores locais asiáticos; e por navios construídos de raiz na Ásia, pela VOC. Mais de metade das

¹²⁴² VAN DIJVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia and other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 9-10.

¹²⁴³ VAN DIJVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia and other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 16.

¹²⁴⁴ ODEGARD, Erik – Construction at Cochin: building ships at the VOC-yard in Cochin. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 484.

embarcações da VOC provinham da Europa e estavam devidamente preparadas para fazer a jornada completa. Por vezes, transportavam pequenos barcos a bordo¹²⁴⁵.

Num período inicial, as embarcações que iam para a Ásia partiam da Holanda e progressivamente ficavam na Ásia, por um tempo bastante longo, sofrendo constantes reparações.

A VOC desde cedo se familiarizou a embarcações com características diferentes das suas, por meio das capturas que fazia, como por exemplo aos navios portugueses, que reutilizavam para compor as suas frotas. Por outro lado, recorria a navios locais asiáticos para se “abastecer” a nível naval. Assim, em meados do século XVII, em Java, a VOC utilizava embarcações como:

- Chialoups – pequena embarcação com um ou dois mastros e que raramente excedia as 40 toneladas;
- Pantjalangs – pequena embarcação de modelo asiáticos com um mastro, e que não excedia as 20 toneladas;
- Cruisers – pequena embarcação utilizada para patrulhar a costa do arquipélago indonésio;
- Champiangs e coracoras – embarcações asiáticas de maior dimensão¹²⁴⁶.

O processo de construção naval da VOC na Ásia começou por volta de 1652, quando se estabelece contrato de construção com o Sião. Batávia e a Ilha de Onrust foram os primeiros espaços de construção. O cais de Batávia era bem equipado e um centro fulcral para o conserto e reparação dos navios. Em 1686 contava com 50

¹²⁴⁵ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 468; PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010, p. 98.

¹²⁴⁶ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 469.

construtores navais, 63 mestres artesãos e mais 15 ferreiros. Na Ilha Onrust havia 91 construtores navais, mais 15 artilheiro, 21 marinheiros e outros 21 homens do mar¹²⁴⁷.

Contudo, Batávia não conseguia controlar todos os trabalhos e foi necessário recorrer a outros espaços como Java, em meados do século XVII. Em 1665, anunciava-se que os navios deixariam de ser construídos na Ilha de Buru, nas Molucas, por não se conseguirem terminar e serem demasiado dispendiosos. No entanto, continuaram a ser construídos neste espaço, durante algum tempo. Em 1734, considerava-se mais rentável construir na Ilha Kelang do que na Ilha de Buru¹²⁴⁸.

Sucessivamente, a construção naval foi sendo transferida para outros espaços, dependendo das circunstâncias. Em 1689 construía-se em Surat, em 1692 na costa de Java, e em 1722 em Banda. As madeiras vinham de Tegal para Banda, para a construção e as autoridades encorajavam os habitantes locais a construírem embarcações¹²⁴⁹.

Na 2ª metade do século XVII (1633), com a fixação na costa do Malabar, inicia-se um período de construção naval em Cochim. O estaleiro de Cochim foi utilizado pela VOC para a construção de embarcações de menores dimensões, na Ásia, embora se pudessem construir embarcações de porte significativo¹²⁵⁰.

Após a conquista de Cochim, Van Goens e Jacob Hustaert produziram um relatório sobre o estado de Cochim, onde davam a conhecer o valor da teca, considerada de baixo custo, e dos baixos salários daqueles que cortavam madeira. Parece evidente que estas duas razões foram suficientes para captar a atenção da VOC para se proceder à construção naval neste espaço. Por um lado, tinham madeiras baratas e de alta

¹²⁴⁷ VAN ROSSUM, Matthias – Bulding Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 470.

¹²⁴⁸ VAN ROSSUM, Matthias – Bulding Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 470.

¹²⁴⁹ VAN ROSSUM, Matthias – Bulding Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 468-470.

¹²⁵⁰ ODEGARD, Erik – Construction at Cochim: building ships at the VOC-yard in Cochim. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 482.

qualidade, e por outro tinham salários baixos. Todavia, embora a madeira fosse barata eram necessários outros materiais mais difíceis de obter¹²⁵¹.

Em meados de 1694, foi proibida, em Cochim, a construção de embarcações com mais de 17 metros, numa altura em que os navios pereciam por serem construídos com madeiras de baixa qualidade, vindas do sul do Malabar, e por se concluir que a construção de navios na Holanda era mais barata do que em Cochim. Contudo, podiam continuar a ser construídos barcos, saveiros e outras pequenas embarcações para o comércio local, comunicações e patrulhas¹²⁵².

A partir de 1730, esta situação inverte-se e o estaleiro de Cochim volta a produzir embarcações. Do que se conhece, através de um relatório da época, este estaleiro teria uma área aproximada de 260 a 300 pés e que precisava de ser cercado. Dentro desta área seria construído um novo arruamento e uma rampa paralela de 64 pés, que seria utilizada para os reparos, e duas rampas de 64 e 40 pés para facilitar novas construções. Além destas construções, uma rampa coberta de 34 pés seria construída juntamente com os edifícios de apoio, como a casa para o carpinteiro, a guarita, os armazéns para os pregos, ferro e madeira, e instalações para dobrar a madeira e ferver o alcatrão¹²⁵³. A construção de um novo espaço para o estaleiro de Cochim esteve relacionado com o aumento das atividades de construção e reparação naval.

Por volta de 1756, o comandante Frederik Cunes, no seu livro de memórias, mencionava que os navios construídos em Cochim eram de alta qualidade. Para o estaleiro definiu uma nova linha, já que estes estaleiros eram de manutenção dispendiosa. O Malabar tinha um grande défice e os estaleiros eram parte deste problema. Entre as suas propostas estava a de cortar o número de empregados nos estaleiros e manter apenas o mestre e quatro carpinteiros; o trabalho adicional seria contratado quando necessário; as novas construções podiam ser enviadas para

¹²⁵¹ ODEGARD, Erik - Construction at Cochin: building ships at the VOC-yard in Cochin. "The International Journal of Maritime History", vol. 31, nº 3 (2019), p. 485.

¹²⁵² ODEGARD, Erik - Construction at Cochin: building ships at the VOC-yard in Cochin. "The International Journal of Maritime History", vol. 31, nº 3 (2019), p. 487.

¹²⁵³ ODEGARD, Erik - Construction at Cochin: building ships at the VOC-yard in Cochin. "The International Journal of Maritime History", vol. 31, nº 3 (2019), p. 488.

construtores privados e, assim, a empresa poderia ser poupada dos custos de empregar pessoal, para o qual poderia não ter trabalho suficiente¹²⁵⁴.

Os navios construídos no Malabar tinham como destino Bengala, o Coromandel, Ceilão e o próprio Malabar. Para economizar custos, o estaleiro foi reduzido, o que levou os governadores a adquirir navios em outros lugares, porventura a um custo mais elevado.

O declínio do estaleiro de Cochim pode ser explicado pela mudança de posição da VOC no Malabar, a partir de 1740. A ascensão do poderoso estado de Travancore para o sul, por volta dos anos 30, e a invasão do norte de Malabar por Mysore, nos anos 60, tornaram a posição da VOC cada vez mais precária. O fim formal das reivindicações da empresa ao monopólio da exportação da pimenta marcou também o fim das patrulhas marítimas contra o contrabando. Isto poderá ter levado à redução da necessidade de navios de Cochim¹²⁵⁵.

Em Ceilão também se começou a construir embarcações pequenas e de médio porte, sendo que em 1739 concluíam-se dois iates para o Malabar. Em 1759 são proibidas construções por se considerar mais em conta as realizadas em Rembang, onde a madeira era avaliada localmente¹²⁵⁶.

Na Batávia, a construção naval foi fortemente controlada, aplicando-se o mesmo na República Holandesa. De acordo com algumas teses, estas restrições devem-se ao receio de disseminar o conhecimento e aumentar a competição no comércio, na construção naval e na guerra. Em 1650, os Heren Zeven proíbem a construção de embarcações em outros países, isto porque se preocupavam que as potências políticas autóctones adquirissem conhecimentos da construção holandesa. Em 1692, decidiram que os navios mais longos, com cerca de 70 metros, não poderiam ser construídos na

¹²⁵⁴ ODEGARD, Erik - Construction at Cochin: building ships at the VOC-yard in Cochin. "The International Journal of Maritime History", vol. 31, nº 3 (2019), p. 491-492.

¹²⁵⁵ ODEGARD, Erik - Construction at Cochin: building ships at the VOC-yard in Cochin. "The International Journal of Maritime History", vol. 31, nº 3 (2019), p. 492-493.

¹²⁵⁶ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. "The International Journal of Maritime History", vol. 31, nº 3 (2019), p. 471.

Ásia para proteção dos interesses dos trabalhadores das câmaras das cidades da República Holandesa¹²⁵⁷.

A construção de grandes embarcações na Ásia foi proposta à VOC, que todavia considerou que tal não compensava, pelo elevado gasto que se teria em enviar os materiais para a Índia, a que acresciam os salários dos seus trabalhadores. Desta forma, na Índia acabou-se por construir somente pequenas embarcações¹²⁵⁸. “VOC shipyards in Asia were mainly focused on keeping the fleet and return-voyage ships afloat and shipshape. The company simply had no interest in commencing a colonial shipbuilding program like that of its European counterparts”¹²⁵⁹.

A manutenção nestes espaços consubstanciou-se, mas continuou o receio de perder o controlo sobre o interesse acérrimo dos privados na construção naval, que levou à promulgação de uma série de leis a partir de 1760. Em 1762 proibia-se, por algum tempo, a construção de veleiros por construtores privados. A par desta deliberação, determinou-se que os navios construídos para a VOC tinham que ter leme da Holanda. Em 1763, a venda de veleiros de qualquer tamanho estava proibida a estrangeiros, e, em Java, proibia-se a venda de embarcações com mais de 10 anos¹²⁶⁰.

A par da construção naval, os estaleiros asiáticos serviam para reparar as embarcações que vinham da Europa. Grande parte das manutenções consistiam na reconstrução e limpeza do casco por causa dos vermes, ou na reparação dos mastros. Podia acontecer que fossem necessárias reparações internas, a nível da madeira.

A VOC utilizou técnicas europeias de construção naval, mas também recorreu a experiências vindas de diferentes partes do Império. Em 1731, a correspondência mencionava o conhecimento adquirido em Surrate de técnicas usadas nas rotas do

¹²⁵⁷ VAN ROSSUM, Matthias – *Bulding Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia*. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 471.

¹²⁵⁸ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 36.

¹²⁵⁹ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 37.

¹²⁶⁰ VAN ROSSUM, Matthias – *Bulding Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia*. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 471-472.

Oceano Índico Ocidental. Em Surrate, os agentes islâmicos protegiam os seus navios dos vermes através de uma composição chamada “boomwol”, em que a cal era queimada, esmagada, formando bolhas que eram esfregadas. O algodão utilizado para a composição era também esmagado e a cal queimada com pedras e não com cascas. Em 1734, considerava-se de elevada utilidade esta técnica e o seu resultado eficaz¹²⁶¹.

O problema do teredo foi um problema discutido em câmara, onde se havia debatido questões técnicas para se encontrar uma solução. Esta, além do uso de técnicas locais, passava também pela aplicação de uma camada extra de tábuas sobre as tábuas do casco que estava submerso. Nos primeiros tempos, podia-se ainda colocar uma fina camada de chumbo sob a camada extra de tábuas, sendo, mais tarde, substituído pelo alcatrão. Em 1603, determinou-se que as embarcações levassem uma camada de chumbo e uma camada de pinho no topo¹²⁶².

Se algum navio não fosse considerado bom para mais reparações, o que a VOC fazia era desmantelá-lo e reutilizar as suas peças em outras embarcações. Exemplo disto foi a destruição do navio “Wapen van Amsterdam”, em Banda, em 1618, que havia chegado à Ásia em 1613¹²⁶³.

O material era uma das preocupações da VOC, pois a sua qualidade ditava a qualidade das manutenções e das construções. Por isso, constantemente a VOC comparava a qualidade das madeiras, das cordas, das lonas e de outros materiais. Quanto à madeira, o acesso foi feito por meio de contratos com os governadores locais, exigindo que se estabelecessem quotas anuais. O contrato estabelecido entre a VOC e o rei de Mataram permitiu o constante abastecimento de madeira em Java. O mesmo aconteceu com o contrato criado com o sultão de Cirebon. Em Cochim, a madeira para

¹²⁶¹ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 473.

¹²⁶² PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010, p. 102.

¹²⁶³ PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010, p. 101.

ser usada na construção e na reparação provinha de Calecut. A madeira para os mastros provinha da República Holandesa, que ocupava grande parte do espaço dos navios que faziam a viagem¹²⁶⁴. O transporte da madeira podia estar a cargo de agentes locais, como aconteceu em Java, em que a madeira era transportada por mão de obra local, ou, em jangadas de madeiras por água¹²⁶⁵.

Para gerir toda esta máquina, a VOC utilizou trabalhadores europeus e asiáticos, que operavam em regime de trabalho livre, mas sem liberdade para gestão dessas atividades. No estaleiro de Rembang, os carpinteiros javaneses trabalhavam sob o comando de um artesão e construtores navais europeus; no cais de Batávia, escravos asiáticos trabalhavam com artesãos asiáticos, europeus e locais, como os carpinteiros chineses; e na ilha de Onrust, os escravos asiáticos e trabalhadores europeus foram auxiliados por condenados europeus e asiáticos. No final do século XVII, eram cerca de 200 europeus e 125 escravos os que trabalhavam na ilha de Onrust¹²⁶⁶.

Embora os trabalhadores europeus laborassem auferindo um salário, o mesmo podia não ocorrer com os trabalhadores asiáticos, que labutavam como escravos, condenados ou assalariados. Em 1660, em Batávia afirmava-se que os carpinteiros negros eram bons trabalhadores e que era interessante aumentar o seu número, circunstancialmente, e tentar aumentar os seus salários. Em Cochim havia artesãos europeus e os habitantes trabalhavam para alcançar um salário do seu trabalho temporário¹²⁶⁷.

A falta de mão de obra parece ter sido crónica em todos os impérios. Segundo Wendy van Duijvenvoorde, Jan Pierterzoon Coen, governador geral das Índias

¹²⁶⁴ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 473-474.

¹²⁶⁵ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 478-479.

¹²⁶⁶ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 476-477.

¹²⁶⁷ VAN ROSSUM, Matthias – Building Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 477-478.

Holandesas, entre 1619 e 1623, e depois entre 1624 e 1629, teriam sido construídas embarcações de elevado calado na Índia, se tivessem um número de carpinteiros suficiente para isso, já que a maioria estava ocupada com o reabastecimento e manutenção dos outros navios. Por esta mesma razão é que não se consertavam embarcações em Java¹²⁶⁸.

A solução encontrada passava pelo envio das Províncias Unidas de carpinteiros nos navios que iam para a Índia. Em 1612, cada navio tinha a bordo um mestre de carpinteiros e mais quatro carpinteiros, que deveriam ficar na Índia por um período de dois a três anos¹²⁶⁹.

No universo ultramarino, a VOC aplicou uma estrutura clara de capitalismo comercial ao criar as estruturas de construção, manutenção e reparação naval. Nos estaleiros, navios de todos os tamanhos eram restaurados, e embarcações de médio e pequeno porte eram construídas.

Comparar um sistema imperial gerido diretamente pela Coroa, como ocorreu no âmbito do Estado da Índia português, com um sistema regido por uma companhia comercial monopolista, como foi o caso da VOC, pode ser considerado pouco assertivo, tendo em conta que falamos de dois sistemas económicos dispares, mas no fundo ganha sentido, quando pensamos que um sistema comercial implica uma estrutura naval coesa e sustentada, que afeta, de igual forma, a manutenção, os homens e os recursos. Se olharmos para o cômputo geral, são mais os pontos convergentes do que divergentes entre os dois sistemas.

Em primeiro lugar, ambos os sistemas se foram alargando num espaço como a Ásia conforme as suas carências comerciais, pois há o reconhecimento de que, sem espaços de fixação é impossível sustentar uma rede comercial sólida. Por outro lado, este pensamento aplica-se aos próprios espaços de construção. Quer o reino português, quer

¹²⁶⁸ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 35-36.

¹²⁶⁹ VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015, p. 36.

a VOC foram criando novos espaços de construção e reparação naval, conforme as carências circunstanciais.

A identificação das competências e potencialidades locais foi outro ponto que os dois sistemas souberam aproveitar. O uso de embarcações locais, das madeiras autóctones e da mão de obra local, embora sob a gestão de dirigentes europeus, são alguns exemplos. Por outro lado, a aplicação do conhecimento local no corte de madeiras, mas igualmente nas técnicas de calafetagem, mostram a adaptação destes sistemas a um meio novo.

Tal como o Estado da Índia, a VOC aproveitou recursos, como ocorreu com a destruição de embarcações que já não eram necessárias ou impossíveis de reparar, recuperando peças para outras embarcações.

Além disto, o envolvimento dos particulares locais parece ter sido uma prática comum aos dois sistemas. Estamos a referir-nos ao encorajamento dos agentes locais de construírem embarcações para andarem no comércio e para servirem de armada de defesa e patrulha contra os próprios concorrentes europeus.

Em oposição, a forma como cada sistema vê a construção naval na Ásia poderá ser diferente entre eles. Por um lado, temos a forma como a coroa portuguesa vê a Ásia como um espaço de prolongamento daquilo que era construído no reino, ou até mesmo de substituição do que se construía. No caso holandês, um sistema capitalista monopolista privado defende que as embarcações fossem feitas na Holanda ou semiconstruídas e embarcadas a bordo, para serem finalizadas na Ásia. Ao contrário do Estado da Índia, que vê e transforma a Ásia num verdadeiro centro de produção, a VOC vê a Ásia somente como um espaço de recurso por necessidade de apoio às redes comerciais, sendo por isso que se construía, maioritariamente, embarcações de pequeno e médio calado, para navegação local. Esta consciência fez com que, no caso da VOC, e em contraste com o caso português, o sistema de construção fosse mais controlado, nomeadamente no que concerne à transferência de técnicas de construção. No caso português, não se verifica este controlo tão serrado, indo do reino mestres para ensinar os métodos de construção, indo da Índia para o Reino e circulando no interior da Ásia outros mestre para ensinarem a arte de fundição.

Segundo os autores seguidos, o receio de fuga de informação fez igualmente com que a VOC tivesse um maior controlo do envolvimento dos particulares nos processos de construção.

Como se pode ver, apesar de serem sistemas financeiros distintos, ambos se tornam iguais ou semelhantes quando se cruzam com outros espaços, outros recursos e outras pessoas.

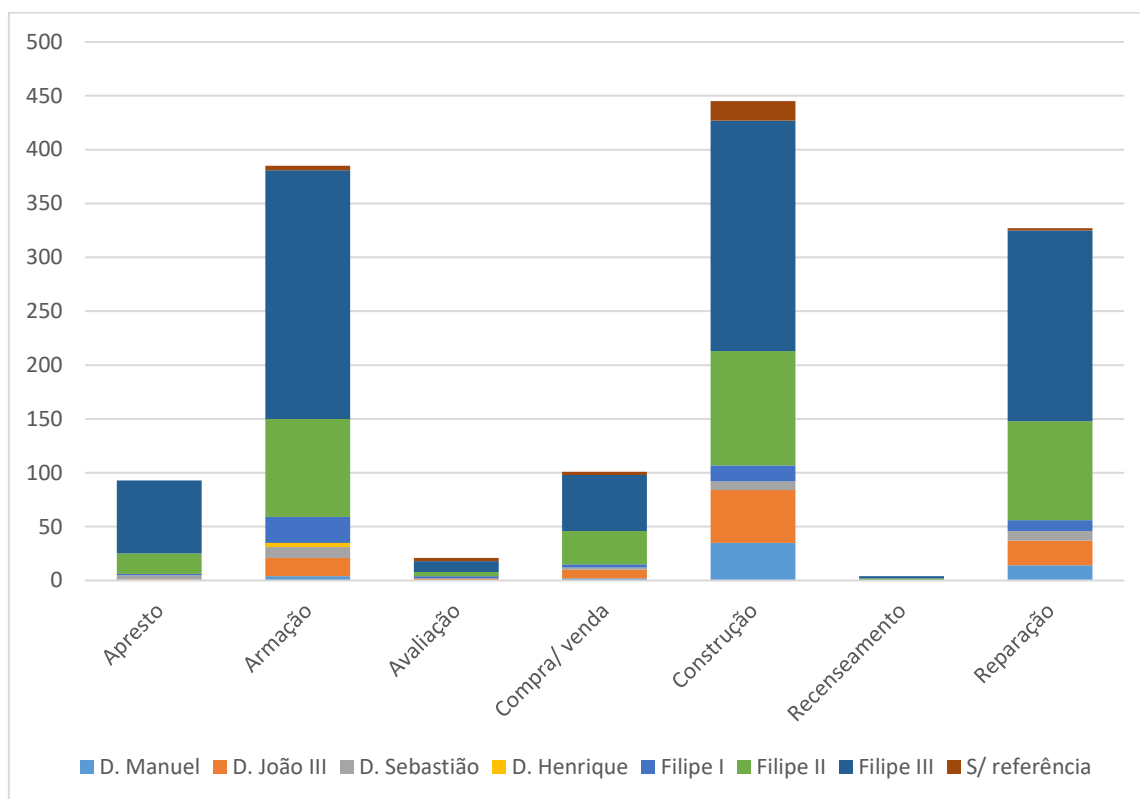
Considerações Finais

A criação de uma rede de comércio em larga escala, alimentada pelos interesses mercantis da coroa portuguesa e consolidada por rotas comerciais (atlânticas e transatlânticas) que se articulavam com as do Índico, levou à adoção de linhas orientadoras e estratégicas, na Índia, que, gradualmente, dariam 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 que serviam como entrepostos comerciais, como pelas relações de submissão e vassalagem dos povos nativos, e pela criação e edificação 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 (de construção e reparação)¹²⁷⁰.

A construção naval no Estado da Índia começou por imperativos de necessidade, nomeadamente de reparação e construção de componentes para garantir a continuidade e o retorno de uma longa viagem como era do reino à Índia, para rapidamente passar para uma produção quase massiva, em consequência do reconhecimento das potencialidades das madeiras indianas para a longevidade e resistência das embarcações. A presença de rivais, europeus e não europeus, obrigou a que esta atividade se desenvolvesse para responder aos ataques que ocorriam e, consequentemente, para que existisse armadas permanentes de defesa.

¹²⁷⁰ THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994; BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. Lisboa: Temas e Debates, 1998, vol. 1 e 2; RUSSELL-WOOD, A. J. R. – “O Império Português. 1415-1808, o mundo em movimento”. Lisboa: Clube do autor, 2017.

Gráfico 56- Total de ações no Índico – distribuição por reinados



Com D. Manuel, o fomento à construção na Índia foi escasso, justificado por um período ainda de descobertas de percursos marítimos, de conquista, de diplomacia e de fixação no espaço, mas também, pelo facto de a construção se fazer em portos onde prevaleciam agentes islâmicos, e como afirma Afonso de Albuquerque, em 1514, a possibilidade de muitos escaparem às normativas estabelecidas. Provavelmente, os dados recolhidos para D. João III poderão ser justificados por um período de consolidação do domínio dos mares e de consolidação da Carreira da Índia.

Esta tendência de desenvolvimento e de consolidação da atividade destacam-se nos períodos de Filipe II e Filipe III, em paralelo na armação e a reparação, compreensível por ser um período de ameaça à presença portuguesa, através da atividade de ingleses e holandeses, um pouco à semelhança do que ocorria no reino, até porque, num período em que os estaleiros da Índia eram incapazes de produzir embarcações suficientes à sua defesa, muitos eram os navios que partiam do reino com esse fim.

Por fim, verificamos a quase inexistência de registos para os reinados de D. Sebastião e D. Henrique, o que poderá justificar-se por um período instável de regências, de ambição por Alcácer Quibir e pela tentativa de recuperação do país por D. Henrique, que mais do que se concentrar na construção da Índia, tinha que recuperar um reino destruído em consequência da expedição a Alcácer Quibir. Por outro lado, e este talvez seja o fator mais relevante, assiste-se à entrega, por D. Sebastião, da Carreira da Índia a investimento particular, a partir de 1570, através do “Regimento do trato da pimenta, drogas e mercadorias da Índia”.

Se compararmos este cenário com o que se passou com o reino, onde se verifica um fomento à construção por parte destes monarcas, a situação é bem oposta. D. Sebastião vai legislar para regulamentar a defesa e os processos de construção naval com aplicação de armamento, num período de socorro à Índia devido ao corso, quando pela análise da documentação aqui analisada, não se verifica grande interferência no Estado da Índia. Mediante isto, questionamo-nos se estes escassos casos significaram uma maior concentração dos monarcas somente no reino, com o apoio para a Índia seguido do reino, ou se comprovam que a construção, neste período, estava realmente a cargo de particulares, e que escapam aos registos das fontes.

O fomento à construção verificou-se no período filipino com a ordem de construção, em cada ano, nos estaleiros asiáticos, de duas naus da Índia.

No Estado da Índia existiram várias ribeiras que, em oposição ao que ocorria no reino, que se especializavam na construção mais em função da tonelagem, aqui vemos uma especialização das ribeiras na construção ou na reparação naval, como já podemos concluir ao analisar a mão de obra. Contudo, 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. Tratou-se da ribeira de Goa, que viu a sua produção crescer significativamente entre 1510 e 1640, tornando-se a principal ribeira a partir de 1530, quando Cochim deixa de ser o centro de carga e descarga da Carreira da Índia.

Tal como na ribeira das Naus de Lisboa, na ribeira de Goa existiam todas as infraestruturas necessárias para o labor da atividade naval. Incluía estruturas de apoio

às atividades navais e marítimas, como a cordoaria ou a Casa da Pólvora, ou mesmo a Casa da Fundição, embora estas indústrias não se encontrassem geograficamente inseridas no espaço físico da ribeira, como ocorria na ribeira de Lisboa. Esta realidade permite concluir que estas estruturas estavam articuladas com o tecido urbano que ao mesmo tempo as limitava; realidade que na prática também se verificava no reino. Atendamos no que afirma Amélia Polónia para o caso de Vila do Conde: “O espaço destinado à indústria naval delimitava-se de acordo com as suas necessidades quer estruturais quer dimensionais. Eram espaços de reutilização pública aquando extintas as suas actividades, o que prova que esta actividade interferia na vida quotidiana da vila, e que exigiam, para ocupação, de licenças camarárias prévias. Sendo espaços de gestão municipal haviam preocupações com o seu funcionamento e ocupação, elaborando deliberações que regulavam a: «proibição de se armarem estruturas de construção em determinado locais»; «obrigatoriedade de se recuperar a área utilizada»; «aplicação de penas aos prevaricadores»; e «preocupação de se evitarem acidentes graves para a população, decorrentes dessa azáfama desenvolvida e espaços de utilização comum»”¹²⁷¹.

Com estruturas semelhantes às de Lisboa, com uma disposição paralela à da metrópole, onde se fixava os armazéns e a alfândega, podemos alegar que Goa era o espelho da cidade de Lisboa – Lisboa modelo enquanto capital e Goa a cópia desse modelo.

Por outro lado, verificou-se um processo semelhante ao do reino a nível da dependência das ribeiras “menores” da ribeira “principal” para a conclusão das obras iniciadas. Assim, tal como no reino, no Estado da Índia iniciava-se a construção de uma embarcação até à segunda cobertura, sendo a terceira cobertura finalizada na ribeira de Goa, por ter mais capacidades de construção, devido à maior abundância de matérias-primas e de um caudal mais profundo.

¹²⁷¹ 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.

Quanto aos processos construtivos, nos finais de quinhentos e até meados de seiscentos, a coroa estipula a construção para a Rota do Cabo com os mesmos rumos e bitolas das naus do reino. Os padrões eram discutidos com os oficiais carpinteiros da ribeira de Lisboa, que seguiam para Goa a fim de ensinarem os modelos definidos, sendo um destes casos Valentim Temudo. Se nos questionarmos acerca deste ponto vamos ao encontro daquilo que defende Patrícia Carvalho, segundo a qual havia uma preocupação na circulação das técnicas entre o Ocidente e o Oriente, enquadrando esse conhecimento no processo de tentativa de padronização e teorização do sistema construtivo que resultou na produção do “Livro da Fábrica das Naus”, em 1570-1580, de Fernando de Oliveira e do “Livro Primeiro de Architectura Naval”, em 1600, por João Baptista Lavanha¹²⁷².

Por aquilo que analisamos no capítulo da tecnologia, o sistema de construção na Índia era o mesmo aplicado no reino. O princípio da construção era inicialmente em esqueleto, em que na base da construção estava a dimensão da embarcação, construindo, por norma, em primeiro lugar, a quilha. Por esta forma, os mestres sabiam as dimensões e as tonelagens que as embarcações iam alcançar. “A construção assentava na definição do número, forma (com utilização do método do gabarito) e posição sobre a quilha das cavernas do fundo do navio, e do traçado geométrico da roda de proa, cadastre, arco dos braços e aposturas. Deste modo, o princípio de construção em que se baseava a arquitectura naval portuguesa, descrita por Oliveira e Lavanha, assentavam na função primordial do esqueleto do navio, no qual assumiam um papel essencial a quilha, a roda de proa, o cadaste e o cavername”¹²⁷³.

As dispares discussões sobre a feitura de naus com três cobertas ou mais enquadram-se num período de igual discussão no reino, já que estamos na fase de redação e elaboração das Ordenanças de 1607, 1613 e 1618.

¹²⁷² CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de Mestrado. Lisboa, 2008, p. 57.

¹²⁷³ CARVALHO, Patrícia – “Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)”. Tese de Mestrado. Lisboa, 2008, p. 58.

Apesar de se seguirem os padrões normais nos processos construtivos, os construtores portugueses souberam adaptar-se às formas de construção locais, sendo a aplicação do processo de calafetagem local exemplo disso, por forma a resolver problemas operacionais característicos daquelas águas, como a eliminação do guzano/tereno. Ou mesmo o recurso a embarcações locais ou a aplicação da sua construção, como a jália, o catur e o zambuco, para fazer frente a necessidades de embarcações de diferentes tonelagens para diferentes fins, reconhecendo as potencialidades do conhecimento e técnicas construtivas locais, já por si só de longa tradição e anterior à chegada dos portugueses.

O reino esteve dependente do Estado da Índia, como o Estado da Índia esteve dependente do reino. Em primeiro lugar, há que ressaltar a necessidade de certa mão de obra, num período inicial, no Estado da Índia, importada do reino, como ocorria com o mestre da ribeira. Contudo, também o reino bebeu influências desta mão de obra, ao pedir que fossem enviados fundidores da China ou do Japão para o reino, para ensinarem e praticarem a arte de fundir o ferro.

O mesmo ocorre, de forma mais significativa, com as matérias-primas, sendo constantes os pedidos dos vários monarcas para o envio de componentes em madeira transformados, como calceses, cadernais ou eixos de âncoras, para o apresto das naus da Carreira da Índia, por se reconhecer a excelente qualidade das madeiras da Índia. Para além destes componentes, era pedido o envio de salitre, sendo mais significativo no período filipino.

Verifica-se uma rede de comércio de produtos manufaturados que liga os dois polos – Goa e Lisboa, já que Goa pedia em troca ao reino ferro, por o seu não ser de boa qualidade, ou até mesmo de alcatrão, sendo a sua falta limitativa à produção de enxárcias.

Importa ressaltar que, apesar desta rede de articulação de abastecimento de matérias-primas entre reino e Estado da Índia, igualmente existia uma mesma rede interna de abastecimento no Estado da Índia. O recurso a materiais oriundos desde as Maldivas a Malaca revela uma autossuficiência do Estado da Índia, que se foi

desenvolvendo à medida que as necessidades e a própria fixação nos espaços se foram concretizando. Não nos podemos esquecer que, numa fase inicial da presença portuguesa no Índico, muito dos materiais necessários, sobretudo para a reparação naval, eram provenientes do reino, como é o caso do pano de treu para as velas. 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 se adaptarem e 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 exemplo.

No Estado da Índia não existiram monopólios comerciais sobre matérias-primas, por parte da coroa portuguesa, porque, mediante o processo de adaptação, se foi percebendo que criar relações com intermediários privados e comerciantes, contratualizados ou não, para a aquisição de materiais, eram mais vantajosas, já que as conjunturas instáveis obrigavam a diferentes alternativas de procura, por forma a satisfazer as necessidades, como foi o caso dos agentes islâmicos. Deste mesmo processo de adaptação e aculturação da presença portuguesa à Índia, resultou a percepção das potencialidades das diferentes madeiras indianas, por parte dos portugueses, e a sua valência na aplicabilidade nos processos construtivos e de reparação naval, fazendo com que diferentes tipos de madeira se destinassem a compor diferentes partes das embarcações.

Retomando a questão da mão de obra, em que demos ênfase à mobilidade de mão de obra especializada entre o reino e a Índia de duas sentidos, parece-nos relevante destacar a existência de um corpo profissional estruturado nos estaleiros navais do Estado da Índia, que parece ter se adaptado e respondido às próprias exigências de cada espaço. Desta forma, é perceptível a especialização de um certo corpo profissional em estaleiros dedicados à construção naval, como ocorreu com a ribeira de Ormuz ou Baçaim, e de um outro corpo profissional em estaleiros especializados nas reparações navais, como se verificou nas ribeiras de Moçambique e Mombaça.

Podemos encontrar na ribeira de Goa (Índia), um grupo profissional complexo, similar ao corpo profissional estruturado e hierarquizado existente na ribeira das Naus de Lisboa (reino), onde cargos como patrão da ribeira, mestre da ribeira ou mestre dos calafates são recorrentes. Todavia, chamamos de novo a atenção para um processo de adaptação local, mas igualmente de reconhecimento dos seus conhecimentos técnicos, com o aparecimento de cargos/ ofícios típicos indígenas – *naique* ou *bigari*.

Dos dados analisados não constatamos, para o caso do Estado da Índia, que se tenha aplicado uma política de apenamentos forçados, 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. Nota-se que 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.

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.

Por fim, ao olhar e comparar dois sistemas capitalistas diferentes, de um lado um monopolismo régio (Estado da Índia), e por outro um monopolismo mercantilista (VOC), aplicado à edificação de uma estrutura controlada no espaço indiano, parece ter mais pontos convergentes do que divergentes. Na verdade, a forma como visualizam o espaço indiano é que é a grande diferença entre estes dois polos, fazendo uma antítese

entre uma visão de extensão territorial, como se aplicou no caso português, com uma visão de necessidade de rentabilidade mercantilista, como se verificou com a VOC. Não obstante, ambos os sistemas viram este espaço um recurso de exploração naval como uma mera necessidade momentânea, e souberam tirar similar partido de um processo de adaptação e aculturação, recorrendo aos conhecimentos, materiais e técnicas locais.

Fontes Documentais

1.1. Fontes Manuscritas

Arquivo Geral de Simancas (AGS)

AGS, *Filipinas*, nº 340, Livro 3 – “Registro de oficio y partes de la Audiencia de Filipinas” (s.d.)

Arquivo Histórico Nacional de Espanha (AHN)

AHN, *Diversos-Colecciones*, 41, nº 17 – “Traslado de dos cartas de las Indias que vinieron en estas dos naos, 1528-1530”

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

AHU, *Caderno (treslado) geral das rendas e foros da Índia*, 1625, Conselho Ultramarino, Caderno Geral das rendas e foros da Índia, cod. 1967

AHU, *Caderno da carga da nau Nossa Senhora de Jesus que faz viagem de Goa para o Reino*, 1619, Conselho Ultramarino, Cargas das naus da Índia para o Reino, cod. 1772

AHU, *Caderno das petições e despachos (treslados) das mercês do Estado da Índia*, 1612-1613, Conselho Ultramarino, Livros da Índia, cod. 2130

AHU, *Cartas régias do Conselho da Fazenda*, 1607-1609, Conselho Ultramarino, Cartas Régias, cod. 283

AHU, *Cartas régias do Conselho da Fazenda*, 1614, Conselho Ultramarino, Cartas Régias, cod. 284

AHU, *Cartas régias do Conselho da Fazenda*, 1621-1624, Conselho Ultramarino, Cartas Régias, cod. 295

AHU, *Cartas régias do Conselho da Fazenda*, 1624-1629, Conselho Ultramarino, Cartas Régias, cod. 285

AHU, *Cartas régias do Conselho da Fazenda*, 1635-1637, Conselho Ultramarino, Cartas Régias, cod. 286

AHU, *Índia*, Caixa 1 (1509-1611)

AHU, *Índia*, Caixa 2 e 2A (1612-1614)

AHU, *Índia*, Caixa 3 e 3A (1615)

AHU, *Índia*, Caixa 4 e 4A (1616-1617)

AHU, *Índia*, Caixa 5 e 5A (1618)

AHU, *Índia*, Caixa 6 (1619-1621)

AHU, *Índia*, Caixa 7 (1622-1623)

AHU, *Índia*, Caixa 8 e 8A (1624-1625)

AHU, *Índia*, Caixa 9 e 9A (1626-1629)

AHU, *Índia*, Caixa 10 e 10A (1630-1634)

AHU, *Índia*, Caixa 11 e 11A (1635)

AHU, *Livro (cópia) do foral de Salsete, Bardês e ilhas de Goa, e regimento e ordens da Casa dos Contos do Estado da Índia do Conselho Ultramarino, 1541-1705*, Conselho Ultramarino, Forais da Índia, cod. 346

AHU, *Livro (treslado do livro 3º) do foral das aldeias e propriedades de Ceilão do Conselho da Fazenda, 1615*, Conselho Ultramarino, Forais da Índia, cod. 280

AHU, *Livro (treslado) do foral das aldeias e propriedades de Ceilão do Conselho da Fazenda, 1614-1615*, Conselho Ultramarino, Forais da Índia, cod. 221

AHU, *Livro (treslado) do tombo de Ceilão do Conselho da Fazenda, 1614-1615*, Conselho Ultramarino, Forais da Índia, cod. 484

AHU, *Livro das cartas régias, provisões e outras ordens (cópias) para o Estado da Índia, 1559-1757*, Governo Geral da Índia, Cartas régias, provisões e outras ordens para o Estado da Índia, cod. 437

AHU, *Livro das cartas régias, provisões e outras ordens (cópias) para o Estado da Índia, 1607-1755*, Governo Geral da Índia, Cartas régias, provisões e outras ordens para o Estado da Índia, cod. 451

AHU, *Livro das cartas régias, provisões e outras ordens (cópias) para o Estado da Índia, 1609-1757*, Governo Geral da Índia, Cartas régias, provisões e outras ordens para o Estado da Índia, cod. 431

AHU, *Livro das cartas régias, provisões e outras ordens (cópias) para o Estado da Índia, 1616-1748*, Governo Geral da Índia, Cartas régias, provisões e outras ordens para o Estado da Índia, cod. 438

AHU, *Livro das cartas régias, provisões e outras ordens (cópias) para o Estado da Índia, 1617-1720*, Governo Geral da Índia, Cartas régias, provisões e outras ordens para o Estado da Índia, cod. 443

AHU, *Livro das rendas e foros de Goa, Bardês e Salsete do Conselho da Fazenda, 1621-1627*, Conselho Ultramarino, Forais da Índia, cod. 219

AHU, *Livro de registo de cartas régias, provisões e outras ordens para o Estado da Índia do Conselho da Fazenda, 1589-1596*, Conselho Ultramarino, Cartas da Índia, cod. 281

AHU, *Livro de registo de cartas régias, provisões e outras ordens para o Estado da Índia do Conselho da Fazenda, 1600-1604*, Conselho Ultramarino, Cartas da Índia, cod. 282

AHU, *Livro de registo de consultas da Índia do Conselho da Fazenda, 1626-1628*, Conselho Ultramarino, Consultas da Índia, cod. 2115

AHU, *Livro de registo de consultas da Índia do Conselho da Fazenda, 1639-1643*, Conselho Ultramarino, Consultas da Índia, cod. 210

AHU, *Livro de registo de ofícios do Conselho da Fazenda, 1548-1604*, Conselho Ultramarino, Ofícios, cod. 112

AHU, *Livro de registo de ofícios do Conselho da Fazenda, 1619-1623*, Conselho Ultramarino, Ofícios, cod. 115

AHU, *Livro de registo de regimentos do Conselho da Fazenda, 1629-1643*, Conselho Ultramarino, Regimentos, cod. 432

AHU, *Livro do foral das aldeias e propriedades de Ceilão, que estão tombadas no livro 1º e parte do livro 2º, com acrescento do foro a pagar na conformidade do seu regimento do Conselho da Fazenda, 1614*, Conselho Ultramarino, Forais da Índia, cod. 222

AHU, *Regimentos (treslado) da Fazenda da cidade de Goa e das 12 fortalezas, dados pelo vice-rei do estado da India, D. Antão de Noronha*, Conselho Ultramarino, Regimentos da Índia, cod. 217

AHU, *Título da receita e despesa da cidade de Goa e mais fortalezas do Estado da Índia, 1593*, Conselho Ultramarino, Livros da Índia, cod. 500

Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT)

ANTT, *Cartas dos vice-reis e governadores da India, 1504-1588*, Coleção das cartas 1499/1690, 876

ANTT, *Chancelaria de João III*, Livros 5, 8, 14, 24, 30, 33, 38, 42, 44, 48, 62, 70

ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, Livros 3, 14, 18

ANTT, *Chancelaria de Filipe I*, Livros 15, 18, 21, 28

ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, Livros 6, 8, 11, 18, 20, 21, 23, 30, 42

ANTT, *Chancelaria de Filipe III*, Livros 18, 25, 38

ANTT, *Corpo Cronológico*, Parte I, II e III

ANTT, *Leis*, mç. 3, doc. 24, “Ordenanças de 1613”

ANTT, *Leis*, mç. 8, doc. 84, “Lei de Filipe II sobre o aumento do salário dos carpinteiros”

ANTT, *Livro das Monções*, Livro 1 ao Livro 47

ANTT, *Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Pública*, Livro 49, “Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia, Ilhas adjacentes de sua Coroa e outras muitas particularidades”

ANTT, *Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça*, 6F

ANTT, *Sumário das cartas que vieram da Índia na armada que veio o ano passado de 1525 e resposta que tiveram*, Coleção das cartas 1499/1690, 875

Assembleia da República (AR)

AR, *Legislação Régia*, Livro 1623-1627, p. 57-60, “Alvará [que] prescreve o modo de andarem armados os navios, de 1621”

Biblioteca da Ajuda (BA)

BA, *Carta de Dom Francisco Visorei da Índia ano 1508*, cod. 51-VII-30A

BA, *Cartas d’el-rei Filipe II, para o bispo D. Pedro de Castilho inquisidor-geral, vice-rei de Portugal, bispo de Leiria e bispo de Angra, presidente do Desembargo do Paço e capelão-mor, 1581-1614*, cod. 51-VIII-5

BA, *Cartas do bispo de Leiria, vice-rei de Portugal, D. Pedro de Castilho para El-Rei Filipe II*, cod. 51-VIII-16

BA, *Copiador de cartas para El Rei [D. Filipe II] do bispo vice-rei [D. Pedro de Castilho]*, cod. 51-VIII-19

BA, *Diário do Governo do Conde de Linhares*, cod. 51-VII-12

BA, *Livro das mercês de D. João de Castro*, cod. 51-VII-8

BA, *Papeis vários pertencentes às conquistas da América e Índia, 1607*, cod. 51-VI-54

BA, *Relação do estado em que estavam as cousas da Índia no ano de 1605*, cod. 51-VII-30

Biblioteca Nacional de Portugal (BN)

BN, *Apontamentos de varias cousas importantes e pertencentes todas ao Governo do Estado da Índia, 1601-1700*, cod. 1973

BN, *Auto de testamento ordenado em Goa por D. João de Castro ao ouvidor geral D. Simão Martins para averiguar do estado dos armazéns e arsenal de Goa. De 1546*, Mss. 199, nº 151

BN, *Consultas dirigidas ao rei pelo Governador da India, António Teles de Menezes, relativas aos requerimentos apresentados e despachados pelo Conselho do Estado da India, 1640*, cod. 6946

BN, *Documentos vários relativos à Índia e outras possessões portuguesas no Oriente, 1559-1637*, cod. 11410

BN, *Index do Livro 1º dos Registos Geraes de Sennado da Camara desta cidade de Goa na India, 1560-1700*, cod. 3682

BN, *Instrumento de testemunhas e residência do Conde Almirante D. Francisco da Gama, 1630*, cod. 1981

BN, *Lei que proíbe cortar sobreiros, 1583*, cod. 6897/9

BN, *Livro da receita e despesa pertencentes às fortalezas do Estado da India, 1634*, cod. 1783

BN, *Livro das receitas de Goa. De 1597-1600*, cod. 1978

BN, *Livro em que se registão todos os assentos dos Conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama, 1622*, cod. 1982, vol. 1

BN, *Livro em que se registão todos os assentos dos Conselhos do segundo governo do Conde Almirante Dom Francisco da Gama, 1622*, cod. 1983, vol. 2

BN, *Ordenações da Índia de 1520*, F. 5550

BN, *Regimento e Ordenanças da Fazenda de 1516*, F. 6702

Biblioteca Pública de Évora (BPE)

BPE, *Orçamento do que rende e são de despesa o estado da India cada ano, 1620*, cod. CV/ 2-7

BPE, *Papéis de D. Francisco de Mascarenhas, 1º Governador de Macau, 1622-1635*, cod. CXVI 1-18

Filмотeca Ultramarina Portuguesa (FUP)

Boletim da Filмотeca Ultramarina Portuguesa, nº1 (1955) ao nº 45 (1973)

Museu Nacional de Madrid (MNM)

MNM, *Colección Fernández de Navarrete*, tomo 23, doc. 47, “Ordenanças de 1607”

1.2. Fontes Publicadas

“As Gavetas da Torre do Tombo”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977, 12 vols.

BAIÃO, António – “Cartas para el-rei D. Manuel de Afonso de Albuquerque”. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1957

BASTOS, Magalhães – “Viagem de Francisco Pyrard de Laval contendo noticia da sua navegação às Índias Orientais”. Porto: Livraria Civilização, 1944, 2 vols.

BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, 2 vols.

“Boletim Oficial do Governo do Estado da India” (1880-1886)

CASTANHEDA, Fernão Lopes de – “História do descobrimento & conquista da India pelos portugueses”. Coimbra: [s.e.], 1552-1561, 8 vols. Disponível em URL: <<https://purl.pt/15294>>

“Censo Naval de 1552”. AZEVEDO, Pedro de – A marinha mercante do Norte em 1552. “Archivo Historico Portuguez”, vol. 2 (1904), p. 243-253

“Certidão da artilharia das fortalezas do Estado da Índia. De 1 de Novembro de 1553”. “Fragmenta Historica”, nº 2 (2014), p. 129-137

“Colecção de São Lourenço”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigação Científicas do Ultramar, 1975, 6 vols.

CORREIA, Gaspar – “Lendas da India”. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858-1866, 8 vols. Disponível em URL: <<https://purl.pt/12121>>

CORREIA, José Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997

COUTO, Diogo do – “Década da Ásia”. Lisboa: impresso por Pedro Crasbeeck, [s.d.], 12 vols.

“Crónica do Vice-rei D. João de Castro”. Tomar: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995

CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983

“Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos; National Archives of Rhodesia and Nyasaland, 1962-1989, 9 vols.

“Estimativa das Receitas e Despesas Anuais do Reino e Índia [1525-1526]”. “Fragmenta Historica”, nº 1 (2013), p. 153-159

FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868

FERREIRA, J. – Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos. “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, vol. 30 (1967), p. 335-360

FERNANDES, Manuel – “Livro de Traças de Carpintaria”. Edição facsmile. Lisboa: Academia de Marinha, 1989

GUNE, V. T. – “Assentos do Conselho da Fazenda”. Goa: Government Printing Press, 1979

“Lei sobre as Árvores de 1565”. LIÃO, Duarte Nunes de – “Leis extravagantes e reportório das ordenações”. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, Título XVII, p. 162-169

“Livro do orçamento do rendimento de todas as fortalezas do Estado da Índia e das despesas ordinarias que fazem em cada hum anno, lançadas em seus titolos cada hum per sy de 1581”. MATOS, Artur Teodoro de – “O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo”. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, p. 51-191

“Livro que trata das cousas da India e do Japão”, “Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV (1960), p. 38-133

LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da India. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992

“Mandado de Martim Afonso de Melo para ser entregue ao feitor de Malaca o salitre recebido em Cananor e Cochim. De 5 de Julho de 1522”. “Fragmenta Historica”, nº 5 (2017), p. 129-130

MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Documentos Remetidos da India ou Livro das Monções”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, 2 vols.

MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “Junta da Real Fazenda do Estado da Índia”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000, 2 vols.

MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Orçamento do Estado da Índia 1571”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999

MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Tombo de Chaul, 1591-1592”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000

MATOS, Artur Teodoro de (dir.) – “O Tombo de Diu, 1592”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999

OLIVEIRA, Fernando – Liuro da fabrica das naos. In MENDONÇA, Henrique Lopes de – “O Padre Fernando Oliveira e a Sua Obra Náutica. Memória, compreendendo um estudo biográfico sobre o afamado grammatico e nautographo, e a primeira reprodução typographicado seu tratado inédito Livro da Fabrica das Naus”. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1898, p. 149-221

“Orçamento do Estado da Índia, 1574”. GODINHO, Vitorino Magalhães – “Les finances de L’ État Portugais des Indes Orientales, (1517-1635)”. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian; Centro Cultural Português, 1982, p. 157-248

“Ordenanças de 1618”. GARROTE, F. – “Recopilación para la Nueva Fábrica de Baxeles Españoles”. Manuscrito, 1691, vol. 1

PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam”. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1884-1915, 7 vols.

PATO, Raimundo Bulhão (dir.) – “Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1880-1892, 10 vols.

PEREIRA, Carlos – “História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965, vol. 2

PERES, Damião – “Regimento das Cazas das Indias e Mina”. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1847

PISSURLENCAR, Panduronga – “Assentos do Conselho do Estado”. Bastora; Goa: Tipografia Rangel, 1953, 2 vols.

PISSURLENCAR, Panduronga – “Regimentos das Fortalezas da Índia”. Bastora; Goa: Tipografia Rangel, 1951

POS, Aires; LOUREIRO, Rui Manuel – “Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997

RAU, Virgínia – Regimento da Casa dos Contos de Goa de 1589. “Revista do Centro de Estudos Económicos”, nº 9 (1949). Separata

“Provisão de 19 de fevereiro de 1569, sobre as arqueações de naos e navios”. lus Lusitaniae, “Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes”, Tomo III, 355-362

“Recibo do almoxarife do armazém de Goa relativo à entrega de certas armas. De 1523”. “Fragmenta Historica”, nº 6 (2018), p. 311-312

“Regimento da Casa dos Contos de Goa de 1589”. RAU, Virgínia – Regimento da Casa dos Contos de Goa de 1589. “Revista do Centro de Estudos Económicos”, nº 9 (1949). Separata

“Regimento do trato da pimenta, drogas, e mercadorias da Índia de 1570”. CORREA, Francisco – “Leys e Provisões que El Rey Dom Sebastião Nosso Senhor fez depois que começou a governar”. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1816, p. 69-86.

“Regimento sobre os oficiais de navegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular de 1591”. COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626. “Revista de História Económica”, nº 25 (1989), p. 99-107

“Regimento sobre a matrícula da gente de navegação deste reino, oficiais da fabrica de navios, carpinteiros e calafates, condestables, bombardeiros, cordoeiros que sua magestade manda que se use na forma dele declarada de 1626”. COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626. “Revista de História Económica”, nº 25 (1989), p. 108-122

RÊGO, António – “Documentação Ultramarina Portuguesa”. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, 2 vols.

“Rendimento e despeza do Estado da India de hum anno (1607)”. SILVA, José-Gentil da – Une image de L'Estado da India au debut du XVII siècle et ses enseignements. “Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian”, nº 4 (1972), p. 242-287

RIVARA, J. H. da Cunha – “Archivo Portuguez-Oriental”. Nova Deli; Madras: Asian Educational Services, 1992, 7 vols.

RIVARA, J. H. da Cunha – “Inscrições de Dio”. Nova Goa: Imprensa Nacional, 1865

RIVARA, J. H. da Cunha – “Inscrições lapidares da India Portuguesa”. Lisboa: Imprensa Nacional, 1894

SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, 12 vols.

“Sobre o fabrico do pano do treu”. CRUZ, António – “O Porto nas navegações e na expansão”. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 125-130

“Sumário das coisas sucedidas a D. João de Castro”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995

VITERBO, Sousa – “Trabalhos Náuticos dos Portugueses, sécs. XVI-XVII”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988

WICKI, José – “Documenta Indica”. Roma: Monumenta Historica Societatis Jesu, 1948-1988, 18 vols.

WICKI, José – Duas relações sobre a situação da Índia portuguesa nos anos 1568 e 1569. “Stvdia” nº 8 (1961), p. 133-183

Referências Bibliográficas

ALAM, Ishrat – The Dutch East India Company and the deforestation of South East Asia in the seventeenth century. “Proceedings of the Indian History Congress”, vol. 67 (2006-2007), p. 869-879

ALVES, Jorge – “O domínio do Norte de Samatra. A história dos sultanatos de Samudera – Pacém e de Achém, e das suas relações com os Portugueses (1500-1580)”. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999

AMORIM, Inês – “Porto de Aveiro: entre a terra e o mar”. Aveiro: Administração do Porto de Aveiro, 2008

ANDRADE, António Alberto Banha de – “Mundos novos do Mundo. Panorama da difusão pela Europa de notícias dos Descobrimentos geográficos portugueses”. Lisboa: [s.e.], 1972, 2 vols.

ANTUNES, Cátia; GOMMANS, Jos – “Exploring the Dutch Empire. Agents, Networks and Institutions, 1600-200”. Londres: Bloomsbury, 2015

ANTUNES, Cátia; MIRANDA, Susana Munch; SALVADO, João Paulo – The Resources of others. Dutch exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800. “Tijdschrift Voor Geschiedenis”, vol. 131, nº 3 (2018). Disponível em URL: <(99+) (PDF) The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800 (with Cátia Antunes) | Susana Münch Miranda e João Paulo Salvado - Academia.edu>

ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia – “Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800”. Leiden; Boston: Brill, 2016

ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia – “Seaports in the First Global Age. Portuguese agents, networks and interactions (1500-1800)”. Porto: U.Porto Edições, 2017

APESTEGUI, Cruz – Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVII. Una nueva sistematización. In ALVES, Francisco (ed.) – “Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships

of Iberian-Atlantic Tradition”. Lisboa: Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática; Academia de Marinha, 2001, p. 163-212

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 portugais en Afrique Occidentale”. Lisboa; Paris: Fundação Calouste de Gulbenkian, 1993, 2 vols.

BAÑOS-GARCIA, Antonio – “D. Sebastião, rei de Portugal”. Lisboa: Esfera dos Livros, 2008

BARATA, João da Gama Pimentel – “Estudos de Arqueologia Naval”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, 2 vols.

BARREIROS, Fortunato José – “Memoria sobre os pesos e medidas de Portugal, Espanha, Inglaterra, França que se empregão nos trabalhos do corpo de engenheiros e da arma de artilheria”. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1838

BARROS, Amândio – Construir navios para las Indias para los mercaderes. Innovacion tecnológica y transferencias de saberes entre astilleros portugueses en los siglos XV y XVI. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 17-40

BARROS, Amândio – “Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Lisboa: Academia de Marinha, 2016

BARROS, Amândio – Saber fazer. A circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos tempos modernos. “Revista da Faculdade de Letras – História”, III série, vol. 6 (2005), p. 21-48.

BEAUJARD, Philippe – The worlds of the Indian Ocean. In PEARSON, Michael – “Trade, Circulation and Flow in the Indian Ocean World”. Inglaterra: Macmillan Publishers, 2015, p. 15-26

BELLEÇ, François – “Naus, caravelas e galeões. Na iconografia das Descobertas”. Lisboa: Quetzal Editores, 1993

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e – “O Impacto Ambiental”. Disponível em <URL: CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E O NOVO CÓDIGO CIVIL: temas limítrofes (core.ac.uk)>

BETHENCOURT, Francisco – A Administração da Coroa. In BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti, (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. Lisboa: Temas e Debates, 1998, vol. 1, p. 387-411

BETHENCOURT, Francisco – Configurações políticas e poderes locais. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir.) – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 207-264

BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – “História da Expansão Portuguesa”. Lisboa: Temas e Debates, 1998, vol. 1 e 2

BLUTEAU, Rafael – “Diccionario da língua portugueza”. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, 2 vols.

BOUZA, Fernando – “D. Filipe I”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2013

BOXER, Charles R. – “O Império Marítimo Português (1415-1825)”. [s.l.]: Edições 70, 2012

BOXER, Charles R. – “The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800”. Londres: Pelican Books, 1988

BOYAJIAN, James – “Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640”. Baltimore; Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993

BRUIJN, Jaap R. – Productivity, profitability, and costs of private and corporate Dutch ship owning in the seventeenth and eighteenth centuries. In TRACY, James D. – “The rise

of merchant empires. Long-distance trade in the early modern World, 1350-1750". Cambridge: Cambridge University Press, 1999, p. 174-194

BUESCU, Ana – "D. João III". Mem Martins: Círculo de Leitores, 2008

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

CAETANO, Carlos – A cidade de Lisboa e a Expansão Portuguesa. In "A Ribeira de Lisboa. Na época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)". Lisboa: Pandora, 2004

CARITA, Helder – "Arquitectura Indo-Portuguesa na região de Cochim e Kerala". Lisboa: Transbooks.com, 2008

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, Carla; FONSECA, Nuno; CASTRO, Filipe – Notas sobre a tecnologia de construção naval nos estaleiros navais portugueses do século XVI. In SOARES, C. Guedes; MONTEIRO, C. Costa (eds.) – "O Sector Marítimo. XI Jornadas de Engenharia Naval". Lisboa: Salamandra, 2010, p. 207-225

CARVALHO, Patrícia – "Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)". Tese de Mestrado. Lisboa, 2008

CASTRO, Filipe – In search of unique iberian ship design concepts. "Historical Archaeology", vol. 42, nº 2 (2006), p. 63-87. Disponível em: <(PDF) In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts (researchgate.net)>

CASTRO, Filipe – Os navios dos séculos XVI e XVII: linhas gerais de evolução; unidades de medida e arqueio. In DOMINGUES, Francisco Contente (coord.) – "Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668". Lisboa: Academia de Marinha, 2012

CASTRO, Filipe – "The Pepper Wreck. A portuguese indiaman at the mouth of the tagus river". Texas: Texas A&M University Press, 2005

CLULOW, Adam; MOSTERT, Tristan (eds.) – “The Dutch and English East India Companies. Diplomacy, trade and violence in Early Modern Asia”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2018

COÍN CUENCA, Luis Miguel – De los tratados de navegación a la reconstrucción de las carabelas y naos colombinas. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 223-245

COÍN CUENCA, Luis Miguel – Las carabelas y naos españolas y portuguesas: tipología náutica y representaciones gráficas. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 173-222

COLESANTI, Gemma; ALAGGIO, Rosanna – La construcción de embarcaciones en el reino de Nápoles: dos ejemplos de industria naval en el Mediterráneo Ocidetal en época Aragonesa. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 271-288

Contos, Casa dos. In SERRÃO, Joel (dir.) – “Dicionário de História de Portugal”. Porto: Livraria Figueirinhas, vol. 2, p. 175-176

CORREIA, José Manuel – “Os Portugueses no Malabar (1498-1580)”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997

COSTA, João Paulo Oliveira e – D. Afonso V e o Atlântico: a base do projecto expansionista de D. João II. In “D. João II – o mar e o universalismo Lusíada. Actas do III Simpósio de História Marítima”. Lisboa: Academia de Marinha, 2000

COSTA, João Paulo Oliveira e – “D. Manuel I”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2012

COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Victor Gaspar – “Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan”. Madrid: Editorial Mapfre, 1992

COSTA, Leonor Freire – Aspectos empresariais da construção naval no século XVI: o caso da Ribeira das Naus de Lisboa. “Análise Social”, vol. XXXI (1996), p. 295-312

COSTA, Leonor Freire – Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus: um olhar sobre a Lisboa de Quinhentos. “Penélope. Fazer e desfazer a História”, nº 13 (1994), p. 37-54

COSTA, Leonor Freire – Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeios de 1591 e 1626, “Revista História Económica e Social”, nº 25 (1989), p. 89-125

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

COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Munch – “História Económica de Portugal, 1143-2010”. Lisboa: Esfera dos Livros, 2011

CRUZ, David González; LABRADO, Julio Izquierdo – Astilleros, barcos y construcción naval en tiempos de los Descubrimientos: palos de la frontera y puertos del litoral Onubense (Huelva, Saltés y San Juan del Puerto). In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 51-87

CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018

CRUZ, Maria Augusta – “D. Sebastião”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2012

DALGADO, Sebastião Rodolpho – “Glossário luso-asiático”. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1919

DEVY-VARETA, Nicole – Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. Do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). “Revista da Faculdade de Letras – Geografia”, I série, vol. 1 (1986), p. 5-37. Disponível em URL: <http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD4SQ2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKUID7GBQX1S8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL &service_type=MEDIA>.

DISNEY, Anthony – “A decadência do Império da pimenta. Comércio português na Índia no início do séc. XVII”. Lisboa: Edições 70, 1981

DOMINGUES, Francisco Contente – “Caravelas, Naus e Galeões”. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2018

DOMINGUES, Francisco Contente (dir.) – “Dicionário da Expansão Portuguesa”. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016, 2 vols.

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

DOMINGUEZ DELMÁS, Marta (2015) – “Florest history, timber supply and tree rings”. Tese de doutoramento. Huelva, 2015

DORÉ, Andréa – Os casados na Índia portuguesa, a mobilidade social de homens úteis. In MONTEIRO, Rodrigo Bentes, et al. (org.) – “Raízes do privilégio: mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime”. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011

D’SILVA, R. – Ship-building in Portuguese Bassein, 1534-1739. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 94-97

DURO, Cesáreo Fernandez – “Disquisiciones Náuticas”. Madrid: Imprenta, Esterotipia y Galvanopastia de Aribau y C.ª, 1880, vol. 5

EMMER, Pieter – The first global war: the Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609. “E-journal of Portuguese History”, vol. 1, nº 1 (2003), p. 1-14

EMMER, Pieter – The rise and decline of the Dutch Atlantic, 1600-1800. In OOSTINDIE, Gert; ROITMAN, Jessica (eds.) – “Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking empires, bridging borders”. [s.l]: Brill, 2014, p. 338-356. Disponível em: <URL: The Rise and Decline of the Dutch Atlantic, 1600–1800 from Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders on JSTOR>.

EMMER, Pieter; GOMMANS, Jos – “The Dutch Overseas Empire, 1600-1800”. Cambrigde: Cambrigde Unversity Press, 2021

ESPARTEIRO, António Marques – “Dicionário Ilustrado de Marinha”. Lisboa: Clássica Editora, 2001

FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsidios para a historia da India portugueza publicados de ordem da classe de sciencias moraes, politicas e bellas-letras”. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa, 1868

FERREIRA, Ana Maria – “Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI”. Redondo: Patrimonia Historica, 1995

FONSECA, Henrique Alexandre da – “Contribuição para o estudo das características das naus e galeões dos séculos XVI e XVII. Ordenações Filipinas de 1607 e 1613”. Lisboa: Academia da Marinha, 1992

FONSECA, Luís José Falcão – “A guerra e navegação a remos no mar oceano. As galés na política naval hispânica (1550-1604)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2012

Fortalezas da Expansão Portuguesa. “Oceanos”, nº 28 (1996)

GALLAGHER, J.; ROBINSON, R. – The Imperialism of Free Trade. “The Economic History Review”, vol. 6, nº 1 (1953), p. 1-15. Disponível em URL: <Gallagher-Robinson_Imperialism_of_Free_Trade_EHR_1953.pdf (units.it)>

GARCIA, Ana Catarina – “Portos insulares atlânticos dos impérios marítimos português e inglês: uma abordagem comparativa (séculos XV-XVIII)”. Tese de doutoramento. Lisboa, 2021

GARCIA, José Manuel – “Cidades e Fortalezas no Estado da Índia, séculos XVI e XVII”. Lisboa: Quidnovi, 2009

GARCIA, José Manuel – “O Terrível. A grande biografia de Afonso de Albuquerque”. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2017

GODINHO, Vitorino Magalhães – “Os Descobrimentos e a Economia Mundial”. Lisboa: Editorial Presença, 1987, vol. III

GONZÁLEZ DÍAZ, Antonio Manuel – Barcos y carpintería de ribera en el marquesadi de Ayamonte. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el

Atlântico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 153-171

GREESHMALATHA, A.; RAJAMANICKAM, G. – The Ship-building Techonology. As practised in Beypur, Kerala. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 44-54

GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, António – “Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia» séculos XVI e XVII”. Lisboa: Grupo de trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998

HESPANHA, António Manuel – “As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII”. Coimbra: Almedina, 1994

HESPANHA, António Manuel – “Filhos da Terra. Identidades mestiças nos confins da Expansão Portuguesa”. Lisboa: Tinta da China, 2019

HESPANHA, António Manuel – Fazer um império com palavras. In XAVIER, Ângela Barreto; SILVA, Cristina Nogueira da (org.) – “O Governo dos Outros. Poder e diferença no Império Português”. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2016, p. 67-100

HILÁRIO, Ana – “O Conselho da Índia e o seu papel no provimento das principais fortalezas do Índico (1604-1614)”. Tese de mestrado. Lisboa, [s.d.]

HUTTER, Lucy Matter – “A Madeira do Brasil na construção e reparos de embarcações”. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985, p. 3-20. Separata

HUTTER, Lucy Matter – “Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo Brasil”. São Paulo: Edições USP, 2005

JESUS, João – “As Armadas do Sul. A navegação militar no Índico Oriental, 1580-1607”. Tese de mestrado. Lisboa, 1998

JESUS, Roger Lee – “A Governação do «Estado da Índia» por D. João de Castro (1545-1548) na estratégia imperial de D. João III”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2021

KULKARNI, A. – Ship-building, Navigation and Maritime Activities on the West Coast of India in Medieval Period with reference to the Maratha Power. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 1-11

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. 20-25

LACERDA, Teresa – “Os Capitães das Armadas da Índia no reinado de D. Manuel I – uma análise social”. Tese de Mestrado. Lisboa, 2006

LAPA, José – “A Bahia e a Carreira da Índia”. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1968

LEEMANS, Annemie – “Contextualizing practical knowledge in early modern Europe”. Tese de Doutoramento. Porto, 2016

LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente – “Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual”. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990

LIVINGSTONE, David – “Putting Science in its Place. Geographies of Scientific Knowledge”. Chicago; Londres: Universidade de Chicago, 2003

LOBATO, Manuel – A Carreira da Índia e a variante de Malaca. In MATOS, Artur Teodoro de; THOMAZ, Luis Filipe Reis (dir.) – “A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa”. Angra: [s.e.], 1998, p. 343-376

LOUREIRO, Rui Manuel – Experiencia de navegación y tratados de construcción en Portugal en el siglo XVI. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 41-49

LUCASSEN, Jan; UNGER, Richard – Shipping, productivity and Economic Growth. In UNGER, Richard (ed.) – “Shipping and Economic Growth. 1350-1800”. Leiden: Brill Academic Publishers, 2011, p. 3-44

LUZ, Francisco Mendes da – “O Conselho da Índia: contributo ao estudo da história da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952

LUZ, Francisco Mendes da – “Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas”. Maia: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, 1992

MAGALHÃES, Joaquim Romero – “Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI”. Lisboa: Edições Cosmos, 1970

MAGALHÃES, Joaquim Romero – A Fazenda. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 89-102

MARTINS, Miguel Gomes – A Casa de Ceuta em Lisboa. In “Comercio, abastecimento e actividades marítimas”. [s.l]: [s.e.], 2015, p. 166-168. Disponível em URL: <Ceuta_digital2019_p_ginas_165_167.pdf (unl.pt)>.

MARTINS, Xavier – “Portuguese shipping and shipbuilding in Goa, 1510-1780”. Tese de Doutoramento. [s.l.], 1994

MATHEW, K. S. – “History of the Portuguese Navigation in India”. Nova Deli: Mittal Publications, 1988

MATHEW, K. S. – Naval architecture in Portuguese India with special reference to the Malabar Coast. In VARADARAJAN, Lotika (ed.) – “Indo-Portuguese Encounters. Journeys in Science Technology and Culture”. Nova Deli; Lisboa: [s.e.], 2006, vol. II, p. 574-592

MATHEW, K. S. – The economics of portuguese ship-building in Goa, 1510-1773. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 89-93

MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997

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. – Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India. Nova Deli: Manobar, 2017

MATOS, Artur Teodoro de – “O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo”. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982

MATOS, Artur Teodoro de – As Carreiras da Índia e das Índias no século XVI: Esboço de um estudo comparativo. In “A Carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima”. Lisboa: Academia de Marinha, 2003, p. 13-21

MATOS, Artur Teodoro de – “Na Rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa”. [s.l.]: Instituto Cultural de Macau, 1994

MATOS, Paulo Teodoro; LUCASSEN, Jan – “Goa at work around 1850. A source-based report on labour relations in Western India under the Portuguese”. Holanda: International Institute of Social History, 2020. Disponível em URL: <
[https://www.researchgate.net/publication/346594750_Goa_at_work_around_1850_A_source-](https://www.researchgate.net/publication/346594750_Goa_at_work_around_1850_A_source-based_report_on_labour_relations_in_Western_India_under_the_Portuguese)
[based_report_on_labour_relations_in_Western_India_under_the_Portuguese](https://www.researchgate.net/publication/346594750_Goa_at_work_around_1850_A_source-based_report_on_labour_relations_in_Western_India_under_the_Portuguese)>

MATOS, Paulo Teodoro; LUCASSEN, Jan – Early Portuguese Data for Wage Developments in India: Kannur (Cananor), 1516-1517. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 113-131

MENDIRATTA, Sidh – “Dispositivos do sistema defensivo da Província do Norte do Estado da Índia, 1521-1739”. Tese de Doutoramento. [s.l.], 2012

MENDONÇA, Blanca – “Standardization of Spanish Shipbuilding. Ordenanzas para la Fábrica de Navios de Guerra y Mercante – 1607, 1613, 1618”. Tese de mestrado. Texas, 2008

MENDONÇA, Henrique Lopes – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI”. Lisboa: Ministério da Marinha, 1971

MIRANDA, Susana Munch – “A Administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2007

MIRANDA, Susana Munch – Entre o mérito e a patrimonialização o provimento de oficiais na Casa dos Contos de Goa. In STUMPF, Roberta; CHATURVEDULA, Nandini (org.) – “Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII e XVIII)”. Lisboa: CHAM, 2012, p. 83-100

MIRANDA, Susana Munch – Guerra e pressão fiscal no Estado da Índia. Limites constitucionais e negociação política no início do século XVII. 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. 215-233

MIRANDA, Susana Munch – The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the Estado da Índia. “E-Journal of Portuguese History”, vol. 7, nº 2 (2009), p. 1-14

MONCHET, Koldo Trápaga – “El estudio de los bosques reales de Portugal a través de la legislación florestal en las dinastías Avis, Habsburgo y Braganza (c. 1435-1650)”. Disponível em URL: <(99+) Evolución de la legislación forestal en Portugal (c. 1435-1650) | Koldo Trapaga Monchet - Academia.edu>

MONCHET, Koldo Trápaga; ARROYO, Félix Labrador – Políticas forestales y deforestación en Portugal, 1580-1640: realida o mito?. “Ler História”, nº 75 (2019), p. 133-156

MONTALVÃO, Carlos – Portuguese ships and their designs in the Indo-Portuguese maritime trade. In TRIPATI, Sila – “Maritime contacts of the past. Deciphering connections amongst communities”. Nova Deli: Delta Book World, 2015, p. 698-728.

Disponível em URL: <(99+) (PDF) Portuguese ships and their designs in the Indo-Portuguese maritime trade_Carlos Montalvão.pdf | Carlos Montalvão - Academia.edu>

MORAIS, Carlos – “Cronologia Geral da Índia Portuguesa, 1498-1962”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997

MOREIRA, António – “D. Filipe III”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2012

MOREIRA, Manuel – “Os Mareantes de Viana e a construção da Atlantidade”. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1995

MURHERJEE, Rila – Chasing the many faces of marine goddess across the Eastern Indian Ocean. In MURHERJEE, Rila (ed.) – “Oceans Connect. Reflections on water worlds across time and space”. [s.l.]: Primus Book, 2013, p. 39-52

MURTEIRA, André – “A Carreira da Índia e o corso neerlandês 1595-1625”. Lisboa: Tribuna da História, 2012

MURTEIRA, André – “A navegação portuguesa na Ásia e na rota do Cabo e o corso neerlandês, 1595-1625”. Tese de doutoramento. Lisboa, 2016

NEAL, Larry – The Dutch and English East India companies compared: evidence from the stock and foreign Exchange markets. In TRACY, James D. – “The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern World, 1350-1750”. Cambridge: Cambridge University Press, 1999, p. 195-223

ODEGARD, Erik – A Company of State. The Dutch East India Company and the debates on the Company-State in Asia, 1660s-1690s. In POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia (eds.) – “Mechanisms of Global Empire Building”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017, p. 127-143

ODEGARD, Erik – Construction at Cochin: building ships at the VOC-yard in Cochin. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 481-494

OLIVAL, Fernanda – “D. Filipe II”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2012

OLIVEIRA, Liliana – “Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017

OLIVEIRA, Liliana – Naval Logistics and Imperial Consolidation: Powerplays Between the Central Powers and Private Entrepreneurship (1481-1640). “E-Journal of Portuguese History”, vol. 19, nº 1 (2021), p. 1-21

PARTHESIUS, Robert – “Dutch ships in tropical waters. The development of the Dutch East India Company (VOC). Shipping network in Asia, 1595-1660”. Amesterdão: Amsterdam University Press, 2010

PEARSON, Michael – “The world of the Indian Ocean, 1500-1800: studies in economic, social and cultural history”. Hampshire: Ashgate Variorum, 2005

PEARSON, Michael – Introduction. Maritime History and the Indian Ocean World. In “Trade, Circulation and Flow in the Indian Ocean World”. Inglaterra: Macmillan Publishers, 2015

PELÚCIA, Alexandra – “Afonso de Albuquerque. Corte, cruzada e império”. Lisboa: Temas e Debates, 2016

PEREIRA, Carla – “A Capitania-mor do mar da Índia (1502-1564)”. Tese de mestrado. Lisboa, [s.d].

PHILIPS, Carla Rahn – The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750. In TRACY, James D. (ed.) – “The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern world 1350-1700”. Cambridge: Cambridge University Press, 1993

PICAZO MUNTANER, Antoni – A Global Dream. The Indian Ocean in the European Trading horizon. In MURHERJEE, Rila (ed.) – “Oceans Connect. Reflections on water worlds across time and space”. [s.l.]: Primus Book, 2013, p. 205-214.

PISSARA, José Virgílio – “O Galeão português e o desenvolvimento das marinhas oceânicas. 1518-1550”. Tese de Doutorado. Lisboa, 2016

POLÓNIA, Amélia – A construção do Império começa na Metrópole. Estratégias joaninas de consolidação de infra-estruturas comerciais e navais. O caso de Vila do Conde. In “D. João III e o Império. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do seu

nascimento”. Lisboa: Centro de História de Além-Mar; Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2004, p. 251-271

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.

POLÓNIA, Amélia – “D. Henrique”. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2005

POLÓNIA, Amélia – Indivíduos e redes auto-organizadas na construção do império ultramarino português. In GARRIDO, Álvaro; COSTA, Leonor Freire; DUARTE, Luís Miguel Duarte (coord.) – “Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães”. Coimbra: Almedina, 2012, p. 349-372

POLÓNIA, Amélia – O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos. “Revista da Faculdade de Letras: História”. Porto, III série, vol. 1 (2000) pp. 29-52. Disponível em URL: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2333.pdf>>.

POLÓNIA, Amélia – Portuguese seafarers. Informal agents of empire building. In FUSARO, Maria; ALLAIRE, Bernard; BLAKEMORE, Richard; VANNESTE, Tijn – “Law, Labour, and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800”. Nova Iorque: Palgrave Macmillan, 2015

POLÓNIA, Amélia – Ruling strategies and informal power of self-organising networks in the First Global Age. The Portuguese case. In Sessão The power of the commoners. Informal agent-based networks as source of power in the First Global Age. In ASSHC 2010. Disponível em URL: <<http://dyncoopnet-pt.org/working-paper>>

POLÓNIA, Amélia et al. (eds.) – “Cross-cultural exchange and the circulation of knowledge in the first global age”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2018

POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia – Introductions. Mechanisms of Global Empire Building. In “Mechanisms of Global Empire Building”. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento, 2017

POLÓNIA, Amélia; BARROS, Amândio – Fluxos transnacionais e transimperiais na expansão ultramarina portuguesa. In BARROS, Amândio (coord.) – “Os Descobrimentos

e as origens da convergência global”. Porto: Câmara Municipal do Porto; Associação para a Divulgação da Cultura da Língua Portuguesa, 2015, p. 243-273

POLÓNIA, Amélia; OLIVEIRA, Liliana – Shipbuilding in Portuguese overseas settlements, 1500-1700. “International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 539-558

POLÓNIA, Amélia; OLIVEIRA, Liliana – Shipping and empire building: crown versus individuals in Portuguese overseas expansion, c.1500-1700. A mixed model of seaport development. “International Journal of Maritime History”, vol. 32, nº 1 (2020), p. 134-148

PRAKASH, Om – Some reflections on the portuguese in the Indian Ocean Trade. 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. 277-280

RAJ, Kapil – Beyond Postcolonialism ...and Postpositivism: Circulation and the Global History of Science. “Isis”, vol. 104, nº 2 (2013). Disponível em URL: <(PDF) Beyond Postcolonialism ... and Postpositivism Circulation and the Global History of Science (researchgate.net)>

RAJ, Kapil – Introduction: circulation and locality in early modern science. “BJHS”, vol. 43, nº 4 (2010), p. 513-517. Disponível em URL<: Introduction: circulation and locality in early modern science | The British Journal for the History of Science | Cambridge Core>

RAU, Virgínia – “A Casa dos Contos”. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1951

RODRIGUES, Jorge Nascimento; DEVEZAS, Tessaleno – “Portugal: o pioneiro da globalização”. Lisboa: Centro Atlântico, 2007

RODRIGUES, Vitor Gaspar – “A evolução da arte da Guerra dos portugueses no Oriente (1498-1622)”. Tese de doutoramento. Lisboa, 1998

RODRIGUES, Vitor Gaspar – “Da Goa de Albuquerque à Goa seiscentista: aspectos da organização militar da capital do “Estado da Índia””. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2001

RODRIGUES, Vitor Gaspar – O reforço do poder naval português no Oriente com Afonso de Albuquerque (1510-1515): suas implicações. “Anais de História de Além-Mar”, nº 3 (2002), p. 155-163. Disponível em URL: <
https://run.unl.pt/bitstream/10362/16063/8/2002_Anais_III.pdf>

RODRIGUES, Vitor Gaspar – Reajustamentos da estratégia militar naval do Estado da Índia na viragem do século XVI para o XVII. 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. 443-456

ROPERO-REGIDOR, Diego – Barcos y construcción naval en Moguer en la era de los descubrimientos. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 89-118

ROULET, ÉRIC – Barcos y exploración de las costas de nueva España. Un preámbulo a la conquista. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 247-270

RUSSELL-WOOD, A. J. R. – “O Império Português. 1415-1808, o mundo em movimento”. Lisboa: Clube do autor, 2017

SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – Barcos, puertos y construcción naval en el reino de Galicia, siglos XV y XVI. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 119-152

SALDANHA, M. J. Gabriel de – “História de Goa (Política e Arqueológica)”. Nova Deli; Madras: Asian Educational Services, 1990, vol.1

- SALVEMINI, Raffaella – Cuestión de mar: un balance-complicado sobre la marinería mercantil y de guerra en tiempos del Virreinato Español en el siglo XVI. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 289-307
- SANCHEZ, Luis Enrique – “Avaliação de impacto ambiental”. São Paulo: Oficina de Textos, 2013. Disponível em URL: <Avaliação de impacto ambiental - Luis Enrique Sánchez - Google Livros>
- SANTOS, Catarina Madeira – “«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999
- SANTOS, Catarina Madeira – Entre Velha Goa e Pangim: a capital do Estado da Índia e as reformulações da política ultramarina. “Revista Militar”, vol. 51 (1999). Separata
- SCHWARTZ, Stuart – A Economia do Império Português. In BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”. Lisboa: Edições 70, 2010
- SILVA, Filipa Ribeiro da – Dutch, English, and Africa shipbuilding craftsmanship in Precolonial West Africa: na entangled history of construction, maintenance and repair. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº 3 (2019), p. 508-520
- SOTTOMAYOR, Pedro – Índia, Casa da. In ALBUQUERQUE, Luís de – “Dicionário de história dos descobrimentos portugueses”. [s.l.]: Círculo de Leitores, 1994, vol. I, p. 517-520
- SOTTOMAYOR, Pedro – Mina, Casa da. In ALBUQUERQUE, Luís de – “Dicionário de história dos descobrimentos portugueses”. [s.l.]: Círculo de Leitores, 1994, vol. II, p. 737-738.
- SOUZA, Teotónio R. de – “Goa Medieval. A cidade e o interior no século XVII”. Lisboa: Editorial Estampa, 1994

STEPHEN, S. – Portuguese Nau. a study of the cargo ship in the Indian Ocean Region during the sixteenth century. In MATHEW, K. S. – “Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800”. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers, 1997, p. 64-65

SUBRAHMANYAM, Sanjay – “Europe’s India. Words, People, Empires, 1500-1800”. Londres: Harvard University Press, 2017

SUBRAHAMANYAN, Sanjay – Holding in the World in balance: the connected histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640. “American Historical Review”, vol. 112, nº 5 (2007), p. 1359-1385

SUBRAHMANYAM, Sanjay – “O império asiático português, 1500-1700. Uma história política e económica”. Lisboa: Difel, 1994

SUBRAHMANYAM, Sanjay – “The career and legend of Vasco da Gama”. Cambrigde: Cambrigde University Press, 2002

SUBTIL, José – A administração central da coroa. In MATTOSO, José (dir.) – “História de Portugal”. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, vol. 3, p. 75-89

TEIXEIRA, André – “Baçaim e o seu território: política e economia (1534-1665)”. Tese de Doutoramento. Lisboa, 2010

TEIXEIRA, André – “Fortalezas do Estado Português da Índia. Arquitectura militar na construção do império de D. Manuel I”. Lisboa: Tribuna da História, 2008

THOMAZ, Luís Filipe Reis – A crise de 1565-1575 na história do Estado da Índia. “Mare Liberum”, nº 9 (1995), p. 481-519

THOMAZ, Luis Filipe Reis – “A questão da pimenta em meados do século XVI. Um debate político do governo de D. João de Castro”. Lisboa: Centro de Estudos dos povos e culturas de expressão portuguesa; Universidade Católica Portuguesa, 1998

THOMAZ, Luís Filipe Reis – “De Ceuta a Timor”. Lisboa: Difel, 1994

TRIPATI, S.; SHUKLA, S.; SHASHIKALA, S.; SARDAR, A. – Teak (*Tectona grandis* L.f.): a preferred timber for shipbuilding in India as evidenced from shipwreacks. “Current

Science”, vol. 110, nº 11 (2016), p. 2160-2165. Disponível em: <Teak (Tectona grandis L.f.): A preferred timber for shipbuilding in India as evidenced from shipwrecks (nio.org)>

TRIPATI, S.; SUJATHA, M.; RAO, R.; RAO, K. – Use of timber in shipbuilding industry: Identification and analysis of timber from shipwrecks off Goa coast, India. “Current Science”, vol. 89, nº 6 (2005), p. 1022-1027. Disponível em: <Sep25K.PDF (nio.org)>

VACAS, T. [et al.] – “Reconstrução virtual de uma nau quinhentista”. Lisboa: [s.e], [s.d.] Disponível em URL: <(99+) Reconstrução Virtual de uma Nau Quinhentista. FCT Report 2010 | Filipe Castro - Academia.edu>

VAN DIUVENVOORDE, Wendy – “Dutch East India Company Shipbuilding. The archaeological study of Batavia na other seventeenth-century VOC ships”. Texas: Texas A&M University Press, 2015

VAN ROSSUM, Matthias – Bulding Maritime Empire: shipbuilding and networks of coercion under the Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in South and Southeast Asia. “The International Journal of Maritime History”, vol. 31, nº3 (2019), p.465-480

VARELA MARCOS, Jesús – La pretendida reforma naval de Felipe III: la política de proteccion de bosques saca y elaboracion de maderas para la construccion naval. Separata da “Revista da Universidade de Coimbra”, vol. XXXIV (1988), p. 121-136

VAZ, Estelita; MELO, Cristina Joanaz de; PINTO, Lígia M. Costa – “Environmental History in the Making”. Basel: Springer International Publishing, 2017, 2 vols

VILA-SANTA, Nuno – A Coroa e o Estado da India nos reinados de D. Sebastião e D. Henrique: política ou políticas?. “Lusitania Sacra”, nº 29 (2014), p. 41-68

VILA-SANTA, Nuno – “Entre o Reino e o Império. A carreira político-militar de D. Luís de Ataíde 1516-1581”. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2015

VILA-SANTA, Nuno – O vice-reinado de D. Antão de Noronha (1564-1568) no contexto da crise no Estado da Índia de 1565-1575. “Anais de História de Além-Mar”, vol. XI (2010), p. 64-65

VILA-SANTA, Nuno – Revisitando o Estado da Índia nos anos de 1571 a 1577. “Revista de Cultura”, vol. 36 (2010), p. 88-112

WALKER, Timothy – “Doctors, folk medicine and the Inquisition”. Leiden; Boston: Brill, 2005

WILLIAMS, Phillip – Los mares que corrempen. Nuevas perspectivas sobre los barcos y la tecnologia en el mundo Atlántico, siglos XV y XVI. In CRUZ, David Gonzalez, (coord.) – “Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo”. [s.l.]: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 307-324

XAVIER, Ângela Barreto – “A invenção de Goa. Poder imperial e conversões culturais nos séculos XVI e XVII”. Lisboa: ICS, 2015

YUN CASALILLA, Bartolomé – “Os impérios ibéricos e a globalização da Europa (séculos XV a XVII)”. Lisboa: Temas e Debates; Círculo de Leitores, 2021

Anexos

Anexo 1 – Cargos administrativos distribuídos por reinados (1500-1640)

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Alcaide do mar			1	1		3		5
Almoxarife da armaria				1				1
Almoxarife da artilharia e munições				1			1	2
Almoxarife da ribeira ¹²⁷⁴		2		2	15	10	2	31

¹²⁷⁴ Note-se que ao longo desta análise considerou-se os cargos relativos à ribeira sem distinção entre a Ribeira Grande de Goa e a Ribeira das Galés, considerando ambos como sendo em Goa. No momento oportuno faremos a análise dessa proporção nos cargos registados. Nos restantes cargos seguiu-se a designação de aparecia na documentação.

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Almoxarife da ribeira e armazém			3	2		3	5	13
Almoxarife do armazém	35	23	13	8	2	2		83
Almoxarife do armazém da artilharia		1	2	2	1	1		7
Almoxarife do armazém da artilharia e munições			2	3	3	2	1	11
Almoxarife do armazém da ribeira		2	2	2	4	1		11

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Almoxarife do armazém das munições e mantimentos			1					1
Almoxarife do armazém dos mantimentos			1					1
Almoxarife do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos			1					1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Almoxarife dos engenhos da pólvora			2					2
Almoxarife dos mantimentos				1				1
Almoxarife dos mantimentos e armazém	2	3						5
Amance do armazém				1				1
Apontador da Casa da Pólvora				1		2		3

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Apontador da ribeira	1	5	4	4	2	3	3	22
Apontador das obras						1		1
Apontador dos oficiais					1			1
Apontador-mor da ribeira		1						1
Condestável da Casa da Pólvora			3				1	4
Escrivão da Casa da Pólvora						2		2

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Escrivão da Fazenda			1					1
Escrivão da ribeira		1	1		4	4		10
Escrivão da ribeira e armazém						1		1
Escrivão da Sala dos Bragas					1			1
Escrivão das galés					1			1
Escrivão do Almoхарife				1				1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Escrivão do Almoхарife da artilharia e munições							1	1
Escrivão do Almoхарife da ribeira		1			2		2	5
Escrivão do Almoхарife da ribeira, armazém, munições e mantimentos							2	2

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Escrivão do Almoxarife do Armazém	25	1						26
Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia						1		1
Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia e munições				1				1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Escrivão do Almoxarife do armazém da ribeira		1			1			2
Escrivão do Apontador da ribeira							1	1
Escrivão do armazém			18	8	4	2	1	33
Escrivão do armazém da artilharia		1	1		1			3

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Escrivão do armazém da artilharia e munições			1	2	5	6	1	15
Escrivão do armazém da artilharia, pólvora e munições						1		1
Escrivão do armazém da ribeira			5	2	5	3	1	16
Escrivão do armazém da ribeira e mantimentos				1				1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Escrivão do armazém das munições e mantimentos			1					1
Escrivão do armazém dos mantimentos			2			2		4
Escrivão do armazém e mantimentos			1					1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Escrivão do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos			1					1
Escrivão do Guarda-mor da ribeira			2	1				3
Escrivão do tesouro e do armazém da ribeira						1		1
Guarda (dia) da ribeira (naique)			2	1	1			4

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Guarda (noite) da ribeira (naique)			3	1	1	1		6
Guarda da Casa da Pólvora							2	2
Guarda da ribeira		1		1				2
Guarda dos Bragas		1						1
Guarda dos navios (marinheiro)				1				1
Guarda-mor da ribeira		6	4	4	9	9	6	38

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Homem do Almoхарife da artilharia			1					1
Homem do Almoхарife da ribeira			3	1	1		1	6
Homem do Almoхарife do armazém			1	1				2
Homem do Almoхарife do armazém da artilharia					1			1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Homem do Almoxarife do armazém da artilharia e munições			1	2				3
Homem do Almoxarife do armazém da ribeira				1				1
Homem do Almoxarife do armazém das munições			1					1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Homem do Almoxarife do armazém e munições							1	1
Homem do Escrivão da ribeira			2		1			3
Homem do Escrivão do Almoxarife da artilharia			1					1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Homem do Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia e munições				1				1
Homem do Escrivão do Almoxarife do armazém da ribeira				1				1
Homem do Escrivão do armazém							1	1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Homem do Escrivão do armazém da artilharia					1			1
Homem do Escrivão do armazém da artilharia e munições				1				1
Homem do Escrivão do armazém da ribeira				1				1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Homem do Escrivão do armazém das munições			1					1
Homem do Escrivão do armazém dos mantimentos			1					1
Homem do Provedor da Ribeira das galés					1			1
Língua e Contador da Alfândega						1		1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Meirinho da ribeira		1	2					3
Meirinho da Sala dos Bragas			2	1	2		1	6
Meirinho da Sala dos Bragas e escravos				1		2	1	4
Meirinho das galés					2	1		3
Moço do armazém			1	1				2
Moço do Patrão da ribeira					1			1
Moço do Patrão e mestre da ribeira							1	1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Naique do armazém da ribeira		1						1
Naique do Provedor das galés						2		2
Naique do Vedor da Fazenda				1				1
Patrão		1		1				2
Patrão da ribeira	5	6	6	5	3	11	7	43
Patrão da Ribeira das galés					1			1
Patrão das galés					1	2		3

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Patrão e mestre da ribeira					1		1	2
Patrão-mor				1		1		2
Patrão-mor da Índia		1						1
Patrão-mor da ribeira		2	5		7	32	8	54
Peão do Almoхарife da ribeira					1		1	2
Peão do Almoхарife do armazém			1					1
Peão do armazém			3	4		1		8

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Peão do armazém da artilharia			1					1
Peão do armazém da artilharia e munições			2	2		2	1	7
Peão do armazém da ribeira			3	2		2		7
Peão do naique do armazém da ribeira		1						1
Polvorista					1			1
Porteiro da porta grande da ribeira						2	1	3

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Porteiro da porta pequena da ribeira						1	1	2
Porteiro da ribeira					1	1		2
Porteiro do armazém			1					1
Provedor da Casa da Pólvora					3	6		9
Provedor da Ribeira das galés					1			1
Provedor da ribeira e armazéns		2				2		4
Provedor das galés					3	2		5

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Provedor das galés da ribeira					1			1
Provedor das galés e da ribeira					1	1		2
Provedor do armazém				2		10		12
Provedor do armazém da artilharia e munições						1		1

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Provedor do armazém dos mantimentos, das munições, da artilharia e da ribeira						2		2
Servidor do armazém		1	2	1	1			5
Servidor do Feitor do Armazém			1					1
Subintendente da Casa da Pólvora					2			2

Cargos	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência	Total
Tesoureiro do armazém				1				1
Vedor da Fazenda			2	1		1		4
Vedor da Fazenda da ribeira, armazém e Casa da Pólvora			1					1
Total Geral	68	66	123	86	101	147	56	647

Anexo 2 – Cargos administrativos distribuídos por fortalezas (1500-1640)

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Alcaide do mar				1						1			1			1					1	5
Almoxarife da armaria																					1	1
Almoxarife da artilharia e munições												1									1	2
Almoxarife da ribeira												30									1	27
Almoxarife da ribeira e armazém						2						11										13
Almoxarife do armazém	5	2				8		1	2	1		15	7	4		6		1		31		83
Almoxarife do armazém da artilharia												7										7

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Almoxarife do armazém da artilharia e munições												11										11
Almoxarife do armazém da ribeira						1						10										11
Almoxarife do armazém das munições e mantimentos						1																1
Almoxarife do armazém dos mantimentos												1										1
Almoxarife do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos						1																1
Almoxarife dos engenhos da pólvora											1	1										2

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Almojarife dos mantimentos																					1	1
Almojarife dos mantimentos e armazém		1			2			1												1		5
Amance do armazém																1						1
Apontador da Casa da Pólvora												3										3
Apontador da ribeira	1					2						19										22
Apontador das obras						1																1
Apontador dos oficiais												1										1
Apontador-mor da ribeira												1										1
Condestável da Casa da Pólvora												4										4

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Escrivão da Casa da Pólvora												2										2
Escrivão da Fazenda												1										1
Escrivão da ribeira												10										10
Escrivão da ribeira e armazém												1										1
Escrivão da Sala dos Bragas												1										1
Escrivão das galés												1										1
Escrivão do Almoxarife																					1	1
Escrivão do Almoxarife da artilharia e munições												1										1

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Escrivão do Almojarife da ribeira												5										5
Escrivão do Almojarife da ribeira, armazém, munições e mantimentos						2																2
Escrivão do Almojarife do Armazém						1														25		26
Escrivão do Almojarife do armazém da artilharia												1										1
Escrivão do Almojarife do armazém da artilharia e munições												1										1

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Escrivão do Almoxarife do armazém da ribeira												2										2
Escrivão do Apontador da ribeira												1										1
Escrivão do armazém	3	1				2			2	1		6	1	4		9		2	1		1	33
Escrivão do armazém da artilharia												3										3
Escrivão do armazém da artilharia e munições												15										15
Escrivão do armazém da artilharia, pólvora e munições																					1	1

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Escrivão do armazém da ribeira												16										16
Escrivão do armazém da ribeira e mantimentos						1																1
Escrivão do armazém das munições e mantimentos						1																1
Escrivão do armazém dos mantimentos												4										4
Escrivão do armazém e mantimentos																			1			1
Escrivão do armazém, da ribeira, das munições, e mantimentos						1																1

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Escrivão do Guarda-mor da ribeira						2						1										3
Escrivão do tesouro e do armazém da ribeira												1										1
Guarda (dia) da ribeira (naique)												4										4
Guarda (noite) da ribeira (naique)												6										6
Guarda da Casa da Pólvora												2										2
Guarda da ribeira												2										2
Guarda dos Bragas												1										1
Guarda-mor da ribeira						5						32									1	38

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Homem do Almoxarife da artilharia												1										1
Homem do Almoxarife da ribeira												6										6
Homem do Almoxarife do armazém	1																	1				2
Homem do Almoxarife do armazém da artilharia												1										1
Homem do Almoxarife do armazém da artilharia e munições												3										3
Homem do Almoxarife do armazém da ribeira												1										1

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Homem do Almoxarife do armazém das munições												1										1
Homem do Almoxarife do armazém e munições												1										1
Homem do Escrivão da ribeira												3										3
Homem do Escrivão do Almoxarife da artilharia												1										1
Homem do Escrivão do Almoxarife do armazém da artilharia e munições												1										1

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Homem do Escrivão do Almoxarife do armazém da ribeira												1										1
Homem do Escrivão do armazém												1										1
Homem do Escrivão do armazém da artilharia												1										1
Homem do Escrivão do armazém da artilharia e munições												1										1
Homem do Escrivão do armazém da ribeira												1										1

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Homem do Escrivão do armazém das munições												1										1
Homem do Escrivão do armazém dos mantimentos												1										1
Homem do Provedor da Ribeira das galés												1										1
Língua e Contador da Alfândega										1												1
Meirinho da ribeira						1						2										3
Meirinho da Sala dos Bragas												6										6
Meirinho da Sala dos Bragas e escravos												4										4

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Meirinho das galés												3										3
Moço do armazém																2						2
Moço do Patrão da ribeira																1						1
Moço do Patrão e mestre da ribeira												1										1
Naique do armazém da ribeira												1										1
Naique do Provedor das galés												2										2
Naique do Vedor da Fazenda												1										1
Patrão						1						1										2
Patrão da ribeira	10		2	1		10	1		2			9	2		2	3					1	43

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Patrão da Ribeira das galés												1										1
Patrão das galés												3										3
Patrão e mestre da ribeira																2						2
Patrão-mor												1									1	2
Patrão-mor da Índia												1										1
Patrão-mor da Ribeira						4						46									4	54
Peão do Almojarife da ribeira												2										2
Peão do Almojarife do armazém	1																					1
Peão do armazém	3								2	3												8

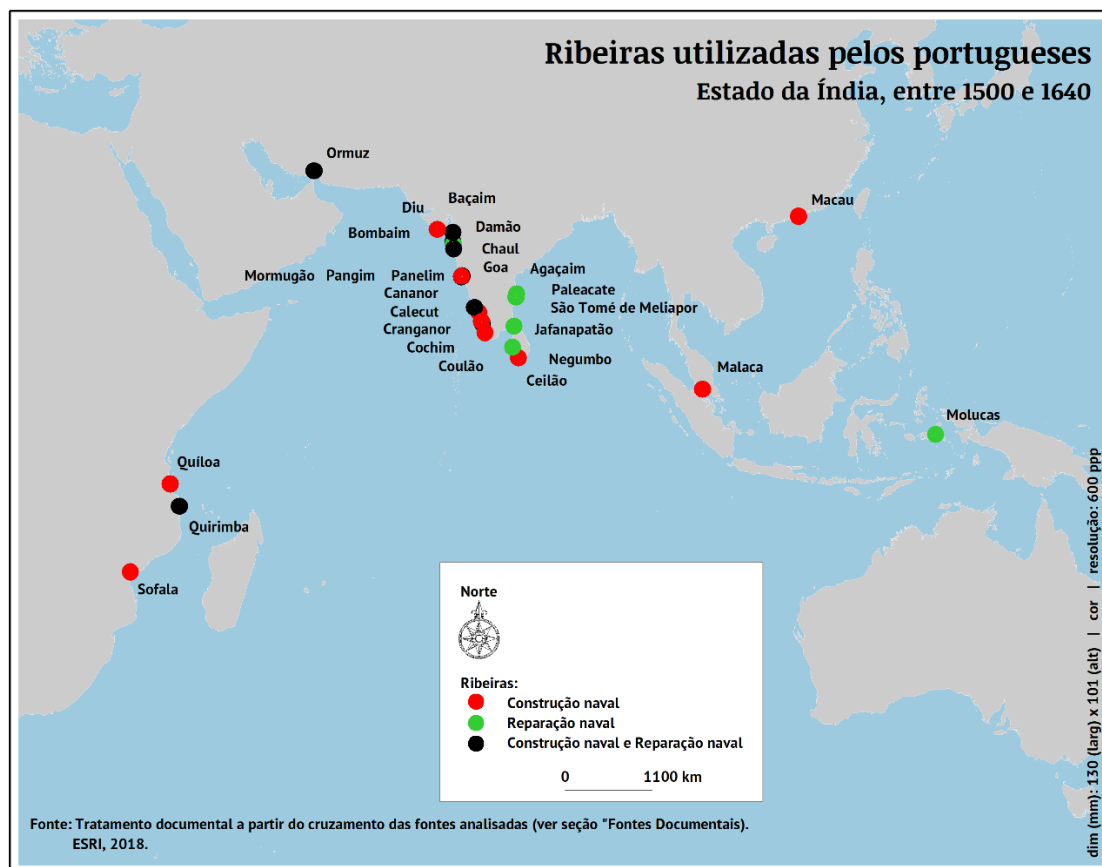
Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Peão do armazém da artilharia												1										1
Peão do armazém da artilharia e munições												7										7
Peão do armazém da ribeira												7										7
Peão do naique do armazém da ribeira												1										1
Polvorista												1										1
Porteiro da porta grande da ribeira												3										3
Porteiro da porta pequena da ribeira												2										2
Porteiro da ribeira												2										2

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Porteiro do armazém																1						1
Provedor da Casa da Pólvora												8					1					9
Provedor da Ribeira das galés												1										1
Provedor da ribeira e armazéns												4										4
Provedor das galés												5										5
Provedor das galés da ribeira												1										1
Provedor das galés e da ribeira												2										2
Provedor do armazém												8									4	12

Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Provedor do armazém da artilharia e munições																					1	1
Provedor do armazém dos mantimentos, das munições, da artilharia e da ribeira												2										2
Servidor do armazém										1				1		3						5
Servidor do Feitor do Armazém	1																					1
Subintendente da Casa da Pólvora												2										2
Tesoureiro do armazém																					1	1
Vedor da Fazenda						1						2									1	4

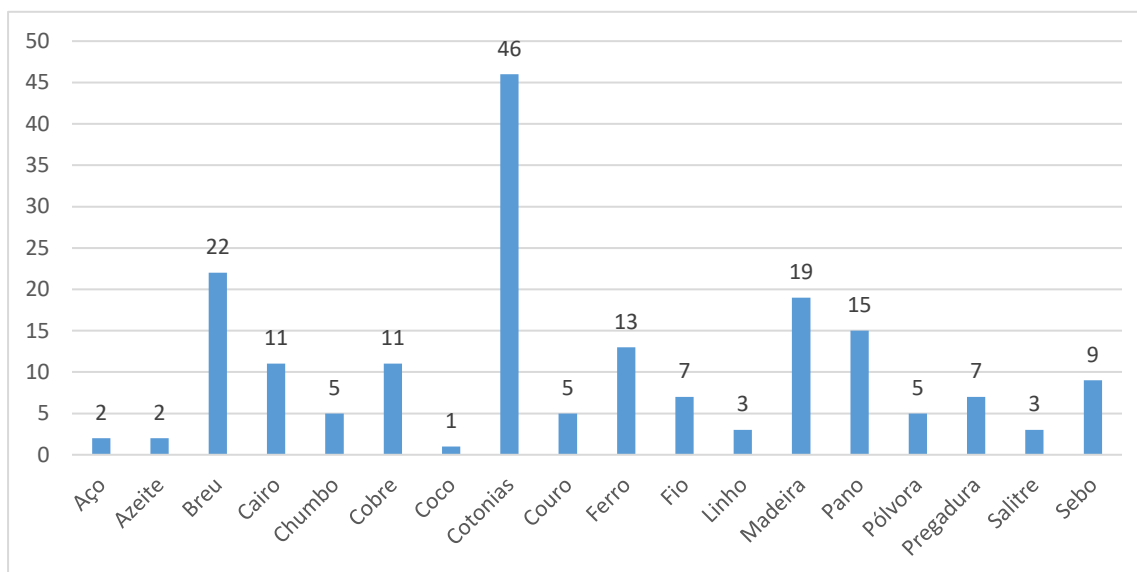
Cargos	Baçaim	Cananor	Ceilão	Chaul	China	Cochim	Columbo	Coulão	Damão	Diu	Divar	Goa	Malaca	Maluco	Mascate	Ormuz	Pangim	Santa Luzia de Barcelor	São Sebastião de Mangalor	Sofala	S/ referência	Total
Vedor da Fazenda da ribeira, armazém e Casa da Pólvora																					1	1
Guarda dos navios (marinheiro)																1						1
Total Geral	25	4	2	2	2	48	1	2	8	8	1	405	11	9	2	30	1	4	2	57	23	647

Anexo 3 – Ribeiras utilizadas pelos portugueses, no Estado da Índia

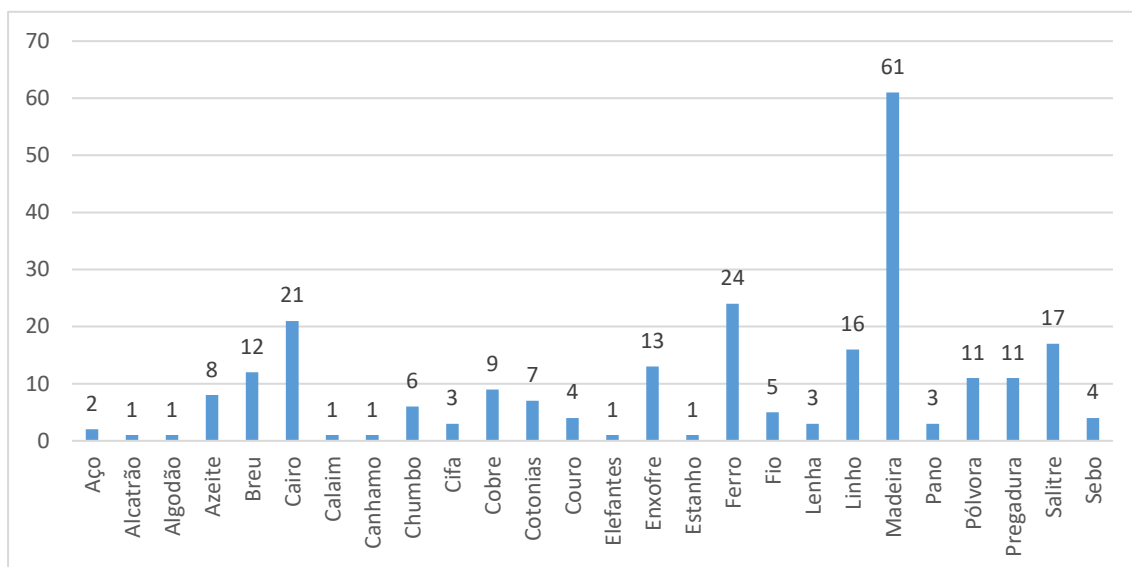


* Mapa que resultou do trabalho em parceria com a Infografia, representada pelo Dr. Miguel Nogueira, a que se agradece o empenho e o espírito de trabalho colaborativo.

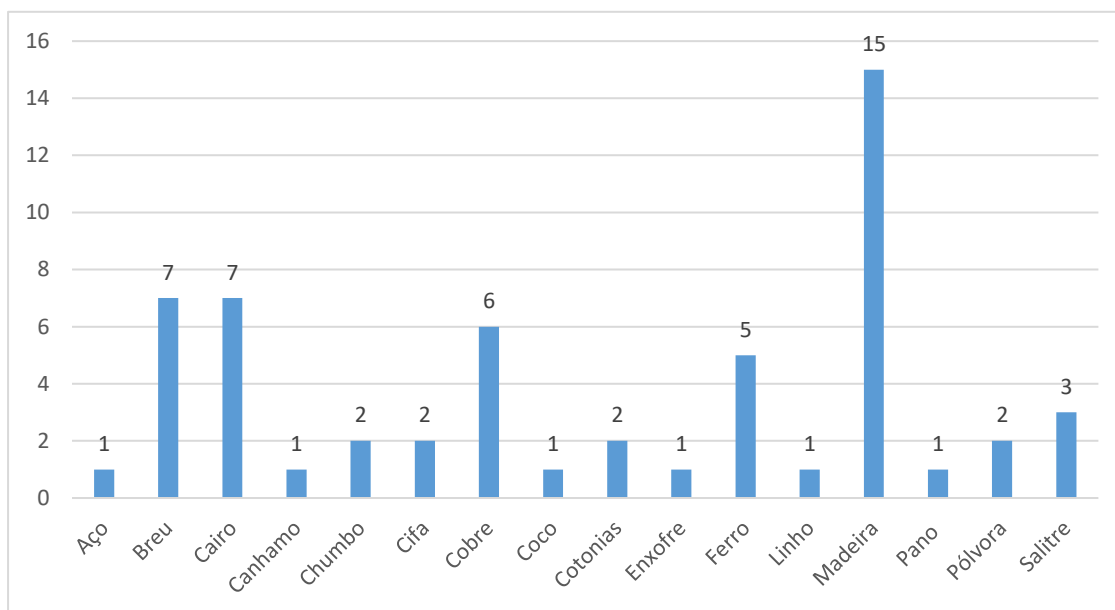
Anexo 4 – Matérias-primas no reinado de D. Manuel



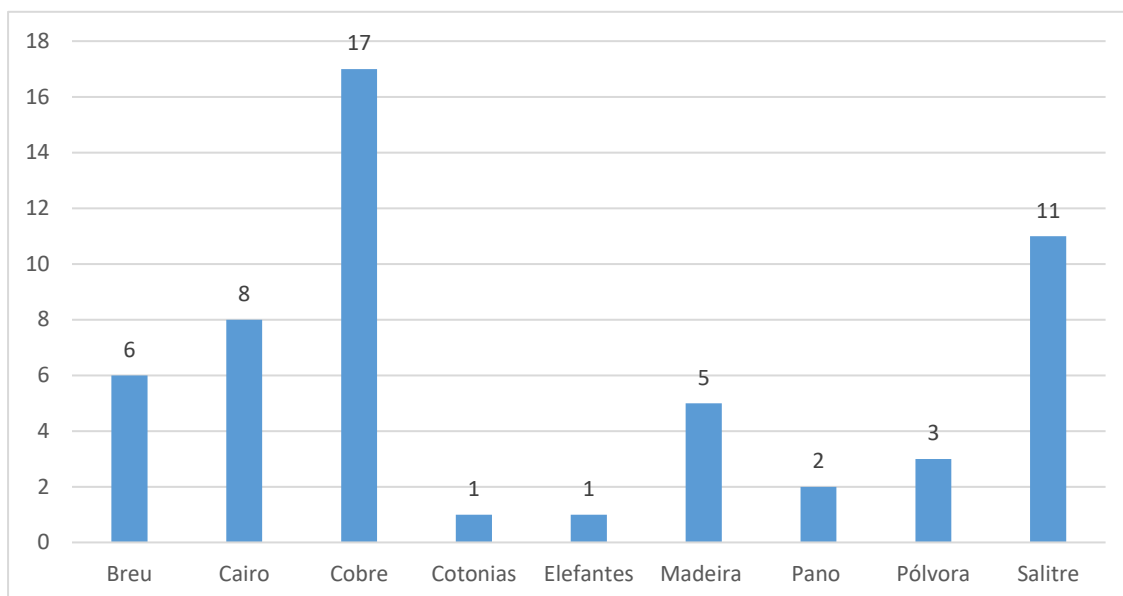
Anexo 5 – Matérias-primas no reinado de D. João III



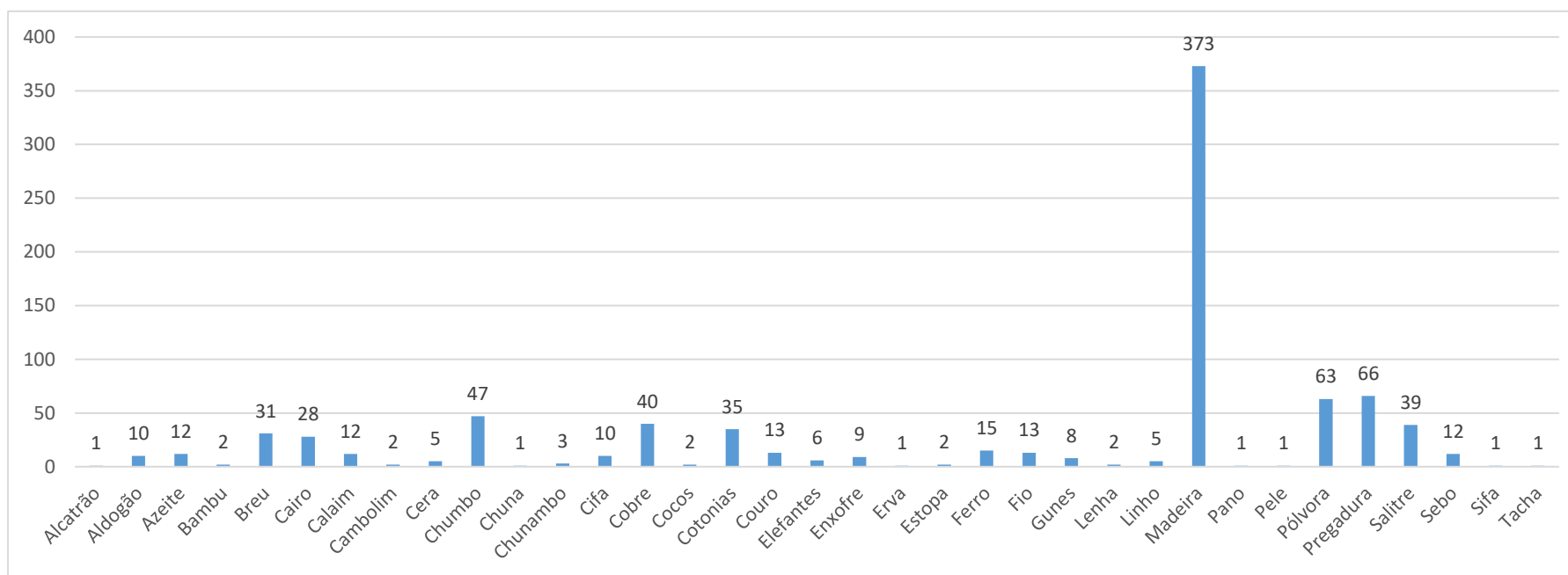
Anexo 6 – Matérias-primas no reinado de D. Sebastião



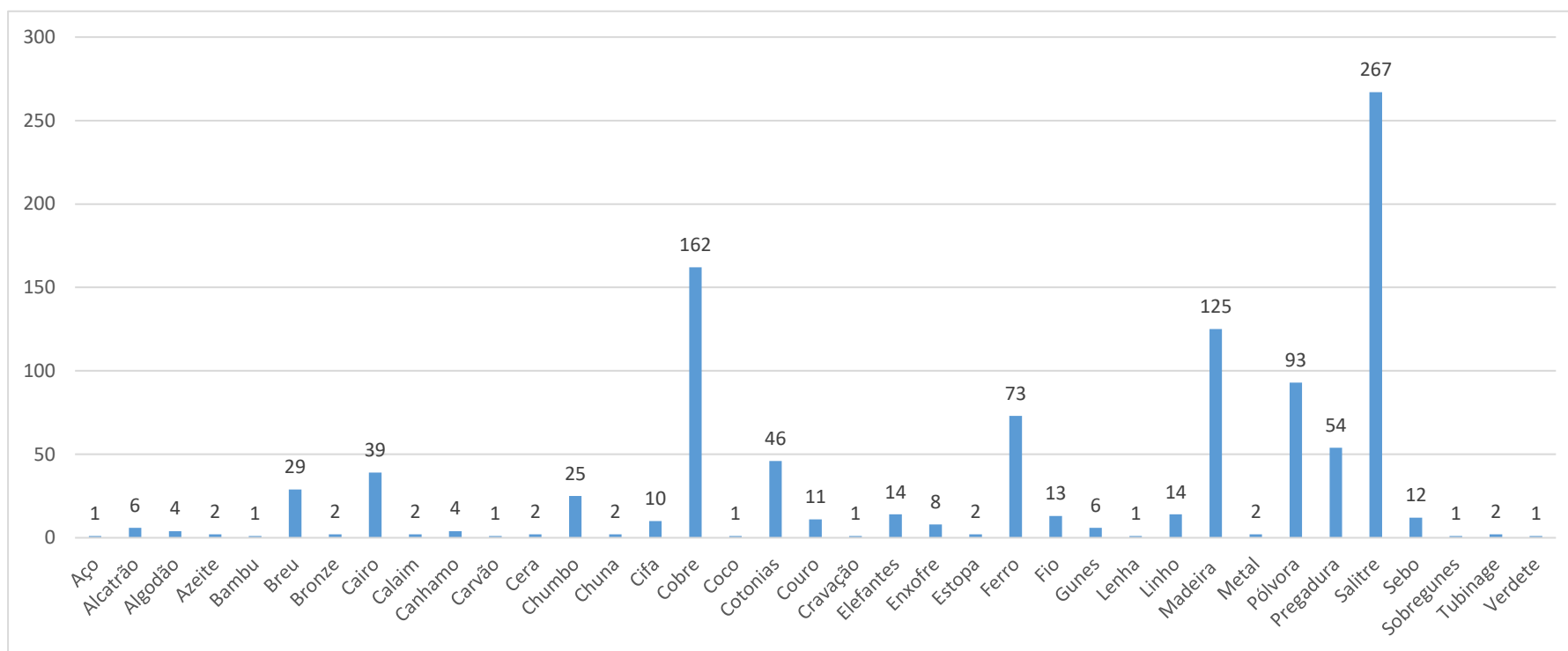
Anexo 7 – Matérias-primas no reinado de Filipe I



Anexo 8 – Matérias-primas no reinado de Filipe II



Anexo 9 – Matérias-primas no reinado de Filipe III



Anexo 10 – Ofícios – distribuição por reinados

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Armeiro	1	1	2		1		1	1
Artilheiro							43	
Auxiliar do Mestre polvorista							1	
Barqueiro							2	
Bigari		12						
Biguairim			1					
Bói de água		4						
Bói do sombreiro da carpintaria		1						
Bói do sombreiro do capitão		1						
Braga							2	
Calafate	35	14	8		2	8	36	2
Caldeireiro		1						

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Canacapole							1	
Cangane							1	
Capitão da artilharia							1	
Caramelo		6						
Carpinteiro	85	24	11	1	1	12	60	2
Cativo negro do Mestre da ferraria		1						
Catual						2		
Catureiro							36	
Chamador dos carpinteiros		1						
Cherque		12						
Chumbeiro							1	
Comitre	1							
Companheiros do Mestre da Casa da pólvora							1	

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Contratador dos reparos							1	
Cordoeiro	11	5	3		2	8	4	1
Cornaca						1	2	
Coroás						2		
Coronheiro	4						1	
Couraço	4					1		1
Cravador	1							
Criado do carpinteiro	3							
Cule						3	48	
Engenheiro (dos artificios de fogo)							1	
Estubador							2	
Farase		4						
Ferrador						4		2
Ferreiro	40	16	7	1	3	6	16	1

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Foleiro		8						
Fundidor		3			3	5	42	
Furador			1			1	1	
Goripos coroncheiros							1	
Guarda						1		
Guarda da ribeira			1		2	2		
Guarda das naus e ribeira		1						
Guarda dos navios		1						
Homem							1	
Homem do Mocadão dos marinheiros						1		
Lascar						4		
Malabares	1							
Malhador		9						
Marinheiro		2					1	

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Marinheiro de guarda dos navios			2					
Marinheiro que fez velas						2		
Mergulhador						1	4	1
Mestre da carpintaria			1			1	3	1
Mestre da Casa da fundição			2		1			
Mestre da Casa da pólvora							1	
Mestre da cordoaria		3	2		2	6	3	1
Mestre da ferraria		7	9		5	15	4	6
Mestre da fundição		3	1		2	4	6	2
Mestre da pólvora							1	
Mestre da remolar		1	3		2	3	3	2
Mestre da remolar e das galés						1		
Mestre da ribeira	1	12	12		9	18	19	19
Mestre da tanoaria		2	5		3	7	3	2

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Mestre da tanoaria e poleame							1	
Mestre da tanoeira			1					
Mestre das ferrarias	1		2		2			
Mestre das galés						2		
Mestre das naus						1		
Mestre das polés						1		
Mestre das querenas						1		
Mestre das velas							1	
Mestre de fazer galés			1					
Mestre de fundição						2		
Mestre do poleame						4		
Mestre do remolar								1
Mestre dos calafates		5	7		5	10	13	6
Mestre dos carpinteiros	5	1	7		4	4	5	2

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Mestre dos cordoeiros	1	1					1	
Mestre dos ferreiros	5	8	1				1	
Mestre dos reparos			2					1
Mestre dos tangedores								1
Mestre dos tanoeiros		1				1	1	1
Mestre dos tanques		1	2		2		1	
Mestre dos torneiros			1		2			1
Mestre e Patrão da ribeira								1
Mestre ferreiro							1	
Mestre fundidor						2	2	
Mestre polieiro							1	
Mestre polvorista							1	
Mestre remolar						1		
Mestre tanoeiro					1			

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Mestre-mor da ribeira						1		
Mestres dos ofícios						1		
Mocadão		1					1	
Mocadão carpinteiro	1							
Mocadão da Casa da Pólvora		2						
Mocadão da cordoaria		1						
Mocadão do carvão		5						
Mocadão dos arrais					1			
Mocadão dos bigaris		4						
Mocadão dos carpinteiros	3	8				1		
Mocadão dos cordoeiros		4						
Mocadão dos cules						1		
Mocadão dos elefantes						1		2
Mocadão dos ferreiros	1	5						

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Mocadão dos marinheiros		2	3		1	3		1
Mocadão dos marinheiros arábios						1		1
Mocadão dos marinheiros canarins								1
Mocadão dos marinheiros naiteas								1
Mocadão dos pedreiros			1		1			
Mocadão dos serradores		5						
Mocadão pedreiro	1							
Mocadão-mor						1	1	2
Mocadão-mor dos elefantes			2		2			
Mocadão-mor dos marinheiros			1					1
Mocadão-mor dos marinheiros arábios			2		2		1	
Mocadão-mor dos marinheiros canarins			1		1		1	
Mocadão-mor dos marinheiros canarins e naiteas					1			

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Mocadão-mor dos marinheiros naiteas			2					
Mocadão-mor dos pedreiros					1			
Moço					1			
Moço do calafate		2						
Moço do Mestre da Ribeira		1	3		1			
Moço do tanoeiro		1						
Moedor							1	
Mouro	1							
Naique		2				1	1	
Naique de vigia						3		
Naique de vigia (dia)						1		1
Naique de vigia (noite)						1	1	1
Naique do Mocadão dos marinheiros						1		

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Naique do mocadão-mor dos marinheiros canarins			1					
Naique do olheiro							1	
Naique dos elefantes					1			
Naire								2
Obreiro		1						
Obreiro de bigaris		1						
Obreiro de caldeireiro		1						
Obreiro de ferreiro		6						
Oficial	3	2	2		1	13	8	2
Oficial de enxárcia							3	
Oficial do Mestre da ribeira		1						
Oficial mecânico			1					
Oficial menor							1	

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Olheiro		1					5	
Paniá							2	
Peão		1						
Peão do mocadão-mor dos marinheiros canarins			1					
Peão do naique do mocadão-mor dos marinheiros			1					
Pedreiro			2				1	
Piloto						1	7	
Piloto-mor		2	2		3	2	2	2
Piloto-mor da Índia							1	
Polieiro						1		
Polvorista						4	3	
Porteiro			2			1		

Ofícios	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião	D. Henrique	Filipe I	Filipe II	Filipe III	S/ referência
Porteiro (porta grande)			1		2		1	1
Porteiro (porta pequena)			1		2		1	1
Quereneiro						2		
Remolar						1		
Roboão						1		
S/ referência	2	1				3	4	
Serrador	5	5	2			2	3	
Serralheiro			3		2		4	
Sombreiro da carpintaria		2						
Sota-comitre							1	
Tanoeiro	5	7	5		2		17	2
Torneiro	1	1					1	
Total Geral	222	247	134	2	79	196	456	79

Anexo 11 – Lista de nomes de oficiais no Estado da Índia

Ano	Nome	Ofício	Local
1506	Pero de Ribas	Ferreiro	Sofala
1506	Fernando de Ribas	Ferreiro	Sofala
1506	Diogo Martins	Carpinteiro	Sofala
1506	Estevão Afonso	Carpinteiro	Sofala
1506	António Afonso	Carpinteiro	Sofala
1506	Alvaro Martins	Carpinteiro	Sofala
1506	António Fernandes	Carpinteiro	Sofala
1506	Joao Afonso	Carpinteiro	Sofala
1506	Diogo Dias	Carpinteiro	Sofala
1507	Pedro Dias	Ferreiro	Sofala
1507	Fernão de Ribas	Ferreiro	Sofala
1507	Diogo Martins	Carpinteiro	Sofala
1507	Estevão Afonso	Carpinteiro	Sofala
1507	António Afonso	Carpinteiro	Sofala
1507	António Fernandes	Carpinteiro	Sofala
1507	João Afonso	Carpinteiro	Sofala
1509	Gonçalo Anes	Carpinteiro	Cochim
1509	Jane Anes	Mestre dos carpinteiros	Cochim
1509	Diogo Alvares	Mestre dos ferreiros	Cochim
1509	Jerónimo Dias	Mestre dos cordoeiros	Cochim
1509	Diogo Dias	Cordoeiro	
1509	João Alvares	Calafate	
1510	Diogo Mexia	Cordoeiro	
1510	Simão Vaz	Cordoeiro	
1510	João Gonçalves	Cordoeiro	
1510	Henrique Fernandes	Calafate	
1510	João Dias	Cordoeiro	
1510	Pedro	Cordoeiro	
1510	Alonso Torres	Couraço	
1510	Francisco Eanes	Mestre dos ferreiros	Cananor
1510	Diogo Martins	Carpinteiro	Sofala
1510	Rodrigo Eanes	Carpinteiro	Sofala
1510	Pedro d'Elvas	Carpinteiro	Sofala
1510	Marcos Pires	Carpinteiro	Sofala
1510	Rodrigo Eanes	Carpinteiro	Sofala
1510	Pedro de Elvas	Carpinteiro	Sofala
1510	Rodrigo Eanes	Carpinteiro	Sofala
1510	Vasco Pires	Ferreiro	Sofala
1510	Alonso Torres	Couraço	
1511	Caulu indio	Mocadão dos carpinteiros	

Ano	Nome	Ofício	Local
1511	António Eanes	Carpinteiro	
1511	João Redondo	Mestre dos carpinteiros	
1511	Diogo Pires	Carpinteiro	
1511	João Pires	Carpinteiro	
1511	Pero d'Evora	Carpinteiro	
1511	João Alvares	Carpinteiro	
1511	João Alvares Machado	Carpinteiro	
1511	Pero Gonçalves	Carpinteiro	
1511	Rui Gomes	Carpinteiro	
1511	João Roiz	Carpinteiro	
1511	Luis Garcia	Carpinteiro	
1511	Fernão Mendes	Carpinteiro	
1511	João Pires e Silvestre	Carpinteiro	
1511	António Fernandes	Carpinteiro	
1511	João Fernandes	Carpinteiro	
1511	Fernão Pires	Carpinteiro	
1511	Leonardo	Carpinteiro	
1511	Bastião Preto	Carpinteiro	
1511	Janantão	Carpinteiro	
1511	Jam Gonçalves e Lourenço	Carpinteiro	
1511	Francisco Alvares	Carpinteiro	
1511	Vasco Alvares	Carpinteiro	
1511	Alvaro Dias	Carpinteiro	
1511	Martim Fernandes	Carpinteiro	
1511	Bastião Branco	Carpinteiro	
1511	Pero Afonso e Coutinho	Carpinteiro	
1511	Francisco Afonso	Carpinteiro	
1511	Rodrigo Afonso	Calafate	
1511	Maldo	Mocadão dos carpinteiros	Goa
1511	Buatu	Mestre dos ferreiros	
1511	Buatu	Mocadão dos ferreiros	
1511	Rodrigo Eanes	Carpinteiro	Sofala
1511	Vasco Pires	Ferreiro	Sofala
1512	Martim Pires	Carpinteiro	Cochim
1512	João Redondo	Carpinteiro	Cochim
1512	Martinho Pires	Carpinteiro	Goa
1512	Francisco Eanes	Mestre dos ferreiros	Goa
1512	Jorge Martins	Carpinteiro	
1512	Simão Rodrigues	Ferreiro	
1512	Francisco Eanes	Mestre dos ferreiros	
1512	João de António da Fonseca	Calafate	

Ano	Nome	Ofício	Local
1512	Betu	Ferreiro	
1512	Autu	Carpinteiro	
1512	Gonçalo Eanes	Carpinteiro	Cochim
1512	João do Porto	Ferreiro	Cochim
1512	Pedro de Elvas	Carpinteiro	Sofala
1512	Vasco Pires	Ferreiro	Sofala
1512	Vasco Pires	Ferreiro	Sofala
1512	João Redondo	Mestre dos carpinteiros	Goa
1513	Francisco Fernandes	Carpinteiro	Goa
1514	Mana	Calafate	
1514	Francisco Eanes	Mestre das ferrarias	Cochim
1514	Afonso Eanes	Mestre das ferrarias	Cochim
1514	Gonçalo Eanes	Carpinteiro	Cochim
1514	Afonso André	Carpinteiro	Cochim
1514	Afonso Pires	Carpinteiro	Cochim
1514	João Lopes	Carpinteiro	Cochim
1514	Luis Alvares	Carpinteiro	Cochim
1514	Pero Alvaro Pires	Carpinteiro	Cochim
1514	Fernando Eanes	Carpinteiro	Cochim
1514	Afonso Martins	Carpinteiro	Cochim
1514	João Santa Maria	Mestre dos carpinteiros	Cochim
1514	João Anes	Mestre dos carpinteiros	Cochim
1514	João Alvares	Torneiro	Cochim
1514	Agostinho Fernandes	Comitré	Cochim
1514	Simão Vaz	Cordoeiro	
1514	Perdigão	Cordoeiro	
1514	Alvaro Gil	Cordoeiro	
1514	Diogo Viana	Cordoeiro	
1514	Diogo Mexia	Cordoeiro	
1514	Manuel Mascarenhas	Carpinteiro	
1514	Antão	Calafate	
1514	Antonio de Rego	Ferreiro	Cochim
1514	Estevão de Chaves	Carpinteiro	Cochim
1514	Lopo Afonso	Ferreiro	Cochim
1514	João Alvares	Carpinteiro	Cochim
1514	João Lopes	Ferreiro	Cochim
1514	Fernão Nunes	Carpinteiro	Cochim
1514	Alvaro Pires	Carpinteiro	Cochim
1514	Afonso Fernandes	Carpinteiro	Cochim
1514	Simão Vaz	Cordoeiro	Cochim
1515	Afonso André	Carpinteiro	

Ano	Nome	Ofício	Local
1515	Fernando Eanes	Carpinteiro	
1516	Jorge Pires	Calafate	Sofala
1516	Jorge Eanes	Ferreiro	Sofala
1516	Bastião Pires	Coronheiro	Sofala
1516	António Fernandes	Carpinteiro	Sofala
1517	Antão Aires	Carpinteiro	Moçambique
1517	João Cabaço	Carpinteiro	Sofala
1517	Joane	Criado do carpinteiro	Sofala
1517	Jorge Eanes	Ferreiro	Sofala
1517	Bastião Pires	Coronheiro	Sofala
1517	Pedro Eanes	Tanoeiro	Sofala
1517	Jacome Gonçalves	Calafate	Sofala
1517	Jorge Pires	Calafate	Sofala
1518	Joane	Criado do carpinteiro	Sofala
1518	Jacome Gonçalves	Calafate	Sofala
1518	Jorge Pires	Calafate	Sofala
1518	Jorge Eanes	Ferreiro	Sofala
1518	Bastião Pires	Coronheiro	Sofala
1518	Pedro Eanes	Tanoeiro	Sofala
1518	Pedro de Santarem	Tanoeiro	Sofala
1518	Antão Aires	Carpinteiro	Sofala
1518	Joane	Criado do carpinteiro	Moçambique
1518	Antão Aires	Carpinteiro	Moçambique
1519	João Anes	Mestre dos carpinteiros	Cochim
1521	Francisco	Mocadão dos serradores	Forja da Ribeira de Goa
1523	Diogo Fernandes	Calafate	
1524	Malu Gordo	Fundidor	
1524	João Luís	Fundidor	
1525	João Fernandes Nateira	Chamador dos carpinteiros	Cochim
1525	João Marques	Olheiro	Goa
1526	Diogo Eanes	Ferreiro	Goa
1526	Gonçalo Eanes	Ferreiro	Goa
1526	João Rodrigues	Ferreiro	Goa
1526	Diogo Dias	Cordoeiro	Cordoaria
1526	João Eanes	Mestre da ribeira	Goa
1526	Malu	Torneiro	Goa
1526	Malu	Carpinteiro	Goa
1526	Nagu	Mocadão dos cordoeiros	Goa
1526	Sansu	Mocadão da Casa da Pólvora	Casa da Pólvora

Ano	Nome	Ofício	Local
1526	Francisco	Mocadão dos serradores	Goa
1526	Nagu	Mocadã dos cordoeiros	Goa
1526	Bijusu	Mocadão dos ferreiros	Goa
1526	Sansu	Mocadão dos bigaris	Casa da Pólvora
1527	João Eanes	Mestre da ribeira	Goa
1527	Malu	Mocadão dos marinheiros	Goa
1527	Nagu	Mocadão dos cordoeiros	Goa
1527	Sansu	Mocadão dos bigaris	Casa da Pólvora
1527	Bijusu	Mocadão dos ferreiros	Goa
1527	Roluri	Mestre dos ferreiros	Goa
1527	Naqui	Mocadão dos carpinteiros	Goa
1527	Dupirra	Mocadão dos carpinteiros	Goa
1527	Francisco	Mocadão dos bigaris	Goa
1527	Francisco	Mocadão dos serradores	Goa
1527	Sansu	Mocadão da Casa da Pólvora	Casa da Pólvora
1537	João Pires	Ferreiro	
1539	João Vicente	Mestre da fundição	Goa
1541	João Anes	Mestre da ribeira	Cochim
1545	João Anes	Mestre da ribeira	Cochim
1546	Tomé Moreira	Mestre dos tanques	Goa
1546	Filipe Pires	Mestre da ribeira	Goa
1546	Simão Rodrigues	Mestre da tanoaria	Goa
1546	Francisco Fernandes	Piloto-mor	Goa
1546	João Vicente	Mestre da fundição	
1546	Lourenço Gonçalves	Mestre dos calafates	Goa
1546	João Fernandes	Mestre da ferraria	Goa
1552	João Anes	Mestre da ribeira	Cochim
1557	João Anes	Mestre da ribeira	Cochim
1558	Antonio Pinto	Mestre da carpintaria	Goa
1561	Gaspar Figueira	Guarda da ribeira	Goa
1562	Mestre Pedro	Mestre da ferraria	Goa
1565	Mestre Pedro	Mestre da ferraria	Goa
1571	João	Mestre de fazer galés	Rachol
1571	Antonio Gonçalves	Tanoeiro	
1571	Francisco Mateus	Ferreiro	
1574	Gaspar Lopes	Mestre da ribeira	Goa
1588	António Fernandes	Mestre dos calafates	Goa
1591	Pero Dias	Fundidor	
1596	Pero Dias Bocarro	Mestre da fundição	Goa
1598	Francisco Souto	Mestre da ribeira	Goa

Ano	Nome	Ofício	Local
1606	Francisco de Souto	Mestre dos carpinteiros	Goa
1608	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	Goa
1608	Domingos Romeiro	Guarda	Ribeira das Galés
1610	Aleixos de Araujo	Mestre da ferraria	Malaca
1610	Martins danelos	Mestre da tanoaria	Malaca
1610	Simão Fernandes	Mestre dos calafates	Malaca
1610	Martins Danelos	Mestre da tanoaria	
1610	Martim Guile	Mestre da carpintaria	
1611	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	Goa
1612	Aleixos de Araujo	Mestre da ferraria	Malaca
1613	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	Goa
1614	Jorge Marinho	Mestre dos calafates	Goa
1614	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	Goa
1614	Brás Vicente	Mestre dos calafates	Goa
1614	Jorge Marinho	Mestre dos calafates	Goa
1615	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	
1615	Lopo de Noronha	Cordoeiro	Cochim
1615	António Rodriguez	Naique	Ribeira das galés
1615	Francisco Couto	Mestre da ribeira	Goa
1616	Lopo de Noronha	Cordoeiro	Cochim
1617	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	Goa
1618	Jerónimo da Costa	Mestre fundidor	
1618	Pero Dias Bocarro	Mestre da fundição	
1619	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	
1621	Manuel Fernandes	Mestre da carpintaria	Goa
1621	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	Goa
1621	Manoel Dias Monforte	Mestre da cordoaria	Cochim
1621	Pedro de Moraes	Cordoeiro	Cochim
1621	Álvaro de Gouvea	Cordoeiro	Cochim
1621	Manuel Fernandes	Mestre da ribeira	Goa
1622	João Fernandez	Contratador dos reparos	
1622	Valentim Temudo	Mestre da ribeira	Goa
1622	Jorge Marinho	Mestre dos calafates	
1622	Antonio Fernandes	Mestre da cordoaria	
1622	Manuel Alvares	Fundidor	
1622	Manuel Fernandes	Mestre da ribeira	Goa
1622	Diogo Luis	Mestre da ribeira	Goa
1622	Jerónimo Luis	Mestre dos calafates	Goa
1622	Mateus Pais Fragoso	Olheiro	Goa
1622	Martim de Vergara	Polvorista	Malaca
1623	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa

Ano	Nome	Ofício	Local
1624	Pero Dias Bocarro	Fundidor	
1625	Pero Dias Bocarro	Fundidor	
1625	Pero Dias Bocarro	Mestre da fundição	
1625	António Viegas	Ferreiro	
1625	Gonçalo Pereira	Ferreiro	
1625	Ambrósio Figueiredo	Ferreiro	
1625	Rama gentio	Ferreiro	
1625	Manuel Rodrigues	Ferreiro	
1625	Gonçalo Couteiro	Chumbeiro	Salsete
1626	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa
1626	Dinis da Costa	Mestre dos carpinteiros	Goa
1626	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa
1627	Dinis da Costa	Mestre da ribeira	Goa
1627	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa
1627	Jerónimo Luís	Mestre dos calafates	Goa
1627	António Gonçalves	Carpinteiro	Goa
1627	Manuel Fernandes	Carpinteiro	Goa
1628	Nuno de Melo Cabral	Capitão da artilharia	Macau
1628	João Alvarez	Carpinteiro	Goa
1628	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa
1629	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa
1629	João Alvarez	Carpinteiro	
1629	Fernão Gonçalves	Fundidor	
1630	Diogo Luis	Mestre da ribeira	Goa
1630	Manuel de Andrade Mascarenhas	Olheiro	Goa
1631	Francisco Gonçalves	Fundidor	
1635	Pero Dias Bocarro	Fundidor	Goa
1635	Manuel Tavares Bocarro	Fundidor	Goa
1635	Manuel Tavares Bocarro	Fundidor	Macau
1635	Manuel Tavares Bocarro	Fundidor	China
1636	Domingos Gonçalves	Piloto	
1636	Cristovão Ribeiro	Carpinteiro	
1636	André Gonçalves	Carpinteiro	
1636	Brás Monteiro	Calafate	
1636	Jerónimo Gonçalves	Calafate	
1636	João Ferreira	Tanoeiro	
1636	Martim Delgado	Piloto	
1636	Domingos Rodrigues	Carpinteiro	
1636	Tomás Antunes	Calafate	
1636	António Gomes	Calafate	

Ano	Nome	Ofício	Local
1636	João Gonçalves	Tanoeiro	
1636	Pero Dias Bocarro	Mestre fundidor	Casa da Fundação
1636	Sebastião Alves	Mestre dos cordoeiros	Cordoaria
1636	António Rodrigues	Mestre das velas	
1636	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa
1636	Gonçalo da Cunha	Carpinteiro	
1636	Gaspar Rodrigues	Piloto-mor	
1636	João de Oliveira	Piloto	
1636	António da Costa	Calafate	
1636	Francisco Alvares	Calafate	
1636	João Rodrigues	Carpinteiro	
1636	António Fernandes	Carpinteiro	
1636	João Gonçalves	Carpinteiro	
1636	Domingos Gonçalves	Carpinteiro	
1636	João da Rocha	Serralheiro	
1636	Pedro Francisco	Tanoeiro	
1636	Valério Carvalho	Piloto	
1636	Manuel Fernandes	Piloto	
1636	António Alvares	Carpinteiro	
1636	Diogo	Carpinteiro	
1636	António Vaz	Carpinteiro	
1636	António Rodrigues	Tanoeiro	
1636	Manuel Fernandes	Calafate	
1636	António Ribeiro	Calafate	
1636	Antonio Francisco de Mesquita	Piloto	
1636	António Francisco	Calafate	
1636	Luis de Matos	Calafate	
1636	Domingos Ramos	Carpinteiro	
1636	André Fernandes	Carpinteiro	
1636	João Rodrigues de Campos	Piloto	
1636	Miguel Alvares	Carpinteiro	
1636	João Vaz	Carpinteiro	
1636	Manuel Fernandes	Calafate	
1636	Nicolau de Albairama	Calafate	
1636	Luís Martins	Tanoeiro	
1636	Pero Dias Bocarro	Mestre Fundidor	Casa da Fundação
1636	João Pereira	Calafate	
1636	Antonio	Mestre ferreiro	
1636	Manuel Alvares	Mestre polieiro	
1636	Antonio Carvalho	Tanoeiro	

Ano	Nome	Ofício	Local
1637	Diogo Luís	Mestre da ribeira	Goa
1637	Gonçalo Veloso	Carpinteiro	Goa
1638	Manuel Tavares Bocarro	Mestre da fundição	Macau
1638	Diogo Luis	Mestre da ribeira	Goa
1642	Vicente Rodrigues	Mestre da carpintaria	Goa
1643	António da Costa	Mestre dos calafates	Goa
1601-1611	Chingalás		Ceilão
Finais XVI - inícios XVII	Jorge Carvalho	Mestre da ribeira	Cochim
Finais XVI - inícios XVII	Francisco de Souto	Mestre da ribeira	Goa

Documentação

Documento 1 – Naos e navios e quaravelas de toda sorte que ao presente á na Indea

“Naos e navios e quaravelas de toda sorte que ao presente á na Indea, asi as que estam em Cochim, e asi as que sam fora que se diram, a saber:

De Naos:

Sam Sebastiam, que hora virá d'ormuz, de quinhentos toneis, prazendo a deos, que este ano irá pera portugal.

Santo esprito, que veo o ano de 524, em que veo dom antonio, que he em ormuz.

A nao sam roque, que tambem he em ormuz, de 500 e cincoenta tones, e este ano irá pera o Reino.

A nao sam salvador, que veo o ano de quinhentos e 23 anos.

A nao conceicao, em que veo do Reino pero lourenço de melo, de que ora he capitão antonio da silva, de campo maior, e está em cochim.

A nao conceicao, em que veo martim afonso de melo, de 250 toneis, a qual esta em esta fortaleza de cochim corregida.

De galeões que ha na Indea:

Sam jorge feito em cochim 150 toneis, está em estaleiro, que fez diogo lopes de sequeira, de que he dom jorge de meneses, irmão de dom simão.

O galeão samorim, que se fez em tempo de diogo lopes de sequeira de 150 toneir, esta em estaleiro pera sair esta veram./

O galeão Sam rafael, em que veo Rui Vaz Pereira, do Reino, de 300 toneis, esta em estaleiro pera sair este veram.

O galeão sam denis que qua fez diogo lopes de sequeira de 300 toneis esta em estaleiro pera sair este verão corregido.

Outro galeão, em que veo do reino pero lopes de sampaio, de 260 toneis, está em estaleiro pera sair este verão corregido.

Outro galeão, sam luis, que quá fez dom duarte, em que ora ido francisco pereira a qualequuu d'armada.

O galeão santiago, que fez em tempo de dom duarte, que ora vai pera qualequuu, quapitão antonio da silva, filho de tristão da silva.

O galeão pequeno que se aqui fez, que hora vai pera malaqua em setembro capitão anrique do touro.

O galeao sam gyronymo, em que veo dom symao, do Reyno, o ano de 524 este he em malaqua, capillio ayres da cunha, de 250 toneis.

O galeao sam lyao, cm que veo manuell de macedo, do Reyno, o anno de 523, de 160 toneis. Está em chaull córregendo-se; sairá este verao.

Outro galeao, cm que veo affonso mexia de 100 toneis, de que ora he capitao francisco de Sousa, das pyas, que veo com dyogo lopez de sequeyra.

De gales bastardas - 3 peças

Huma nora que jaa está cerrada de tavoado, que mamdou fazcr dom amryque, que ora he capitao mor, de 33 Rumos e meo.

A outra, que hora se acabou cm chaull, de vinte e seys Rumos.

De galés solys tres - 3 peças/ a saber : duas que sam muito velhas, que estão em estaleiro pera sayrem este verão; de hua ho capitão symão sodré.

A outra galee, que se fez em chaull pera sayr este Yerão, muito gramde, de 36 Rumos.

De galcotas - 4 peças a saber: hua nova que aquy mamdou fazer dom amrique, de 20 bamquos, de que he capytam dom Jorje.

Outra que estava comcada em goa, e acabou-a o viso-rei, de que he capitao francisco de vazconselos, que tambem he em qualequuu.

Outra, que se chama Reis maguos, velha, em que vay amtonio da sylveira a qualequuu.

Outra, que se chama comceyção, de que he capitão amrique de vaznconselos: he em qualequuu.

De brngamlys esquypados do portugueses - 4 peças a saber : huum ele trymta remos, de que he capytam fernãodeanes, que quá serve do tempo do viso-rei dom francisco d'almcida, e está aquy; deu-lho o viso-Rei dom lasco da gama.

Outro de 24 remeyros he em melymdc com fernão martynz de sousa, capytão dyogo pereyra.

Navios redomdos e latinos - 9 peças.

Hum redomdo que esta em estaleyro corregydo, que veo, com bastião de sousa, do Reyno, será de oytenla toneis.

Outro, anuncyada, de 45 toneis que se quá fez, em que amda por capilão francisco memdez de vazcomsellos, porque se lhe tyrou outro, que lhe tynha dado o vyso-rey, que foy a paleacate.

Outro, pamtofo, em que foy ambrosyo do Rego a paleaquale./

Outro, ajuda, que se quá fez, em que hora he ido ao cabo de guardafuy Ruy memdez mesquyta-

Outro, Sam marquos, em que ora he ido fernão marlynz de sousa a melynde.

Outro, sam bertolameu, que se quá fez, que hora foy com pero masquarenhas a malaqua, capitão amriquc monyz, jemro de lyonell coutylho.

Outro latyno, que se quá fez, já velho, per nome Santa ylcna, capitão duarte da fomsequa, que quá serve.

Outro per nome Santa cruz, que veo com o comde almyranlc do Reyno, capytão pero velho, que foy seu, e he delrey.

Outro per nome samte esprilo, que veo do Reyno, capitão lopo lobo que nele veo, e está no cabo de guardafuy.

De barqaças, que aquy fyzérão, duas, que servem de careguar e descaregar as naos.

De bateis grandes cymquo peças, pera pojar jemte em terra, os quaes mamdou fazer o governador dom amryque.

De paraos 27 que aquy estão em cochym, de que alguns estam prestes pera navegar, e outros em estaleyro, os quaes se ora tomarao per dom amryque gouernador: os 12 delles tem quapitaes.

De naos e navyos do mercadores omze peças, a saber: tres de framcysquo pereyra capytam de guoa: huma, samta barbara, que foy delrey voso senhor, que lhe vemderam, que está em guoa corregyda, de 300 toneis; e a outra de cem toneis, que se quá fez, e este anno veo de malaqua, he de dous annos; e outro navyo, que já nam navega, de 80 toneis./

Huma nao de symão d'amdrade, de 300 toneis, que se quá fez em chaull, que aquy estaa.

Outra sua e de bastião de sousa, de cem toneis, que este anno vêo de malaqua.

Outro navio de dom dyogo de lyma, em que ora vai manoell botelho pera o reino.

Outro de fernam gomez de lemos, que se fez cm ceylão, de 72 toneis.

Outro navio armado sobre champanaa, que fez hum symão da rochaa, de 40 toneis.

Outro como barquaça, armado sobre hum parao, será de 54 toneis, de hum ayres gonçalvez.

Outro de christovão de sousa, capytão de chaull.

Outro em que hora he ido amdré dyas de tanjere, a malaqua”¹²⁷⁵.

¹²⁷⁵ “Lembrança das cousas da India em 1525”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da India Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 21-25.

Documento 2 – Artelharia que se acha ser nececaria pera estes galioes e gales e navios e caravelas, que el rei nosso senhor manda que sirvam em esta Indea

“Artelharia que se acha ser nececaria pera estes galioes e gales e navios e caravelas, que el rei nosso senhor manda que sirvam em esta Indea.

O galeão conceição, que quá chamão galeaça, em que ora he ido antonio de miranta ao estreito he de 250 toneis, á mester corenta e tres peças (...)/

Sam Jorge de 150 toneis á mester ao todo vinte e seis peças (...)

Sam Rafael de 300 toneirs á mester cinquenta e huma peça (...)/

Galeão Camorim 150 toneis á mester corenta e cinco peças (...)

Galeão Sam Denis, 300 toneis á mester setenta e huma peças (...)/

Galeão sam miguel, 300 toneis, a saber á mester 26 peças (...)

Galeão sam tiago lambeamrim, 150 toneis, á mester este galeão vinte e seis peças da sorte e maneira que leva sam jorge que hatras fica (...)/

Galeão lião, 150 toneis, á mester este galeão vinte e seis peças de maneira e sorte de sam jorge, que atras fica (...)

Galeão piedade, 80 toneis, á mester este galeão vinte e oito peças (...)

Das gales bastardas.

As galés bastardas ham mester 130 peças e cada huma o seguinte/ (...)

Tres gales sotis.

Estas tres galés sotis am mester ao todo noventa e tres peças (...)

Cinquo caravelas.

Estas cinco caravelas hão mester cada huma delas o seguinte a saber, oitenta e cinco peças”¹²⁷⁶.

¹²⁷⁶ “Lembrança das cousas da Índia em 1525”, FELNER, Rodrigo José de Lima – “Subsídios para a história da Índia Portuguesa”. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Sciencias, 1868, p. 25-28.

Documento 3 – El-Rey ordena que se façam cada anno duas naus na India.

De 2 de abril de 1615

“Eu El rei faço saber a vos meu visorei ou governador das partes da India, que ora he, e ao diante for, e aos vedores de minha fazenda em elas que eu tenho ordenado que em cada hum ano se fação nesse estado duas naos para servirem na carreira da India, para o que mando deste Reino quarenta mil cruzados, nos quaes entrão quatro mil cruzados, que se hão de despender em compra de roupas pretas para o resgate da Mina, repartidos pelas naos de viagem na forma em que vai o cabedal, os quaes hei por bem, e vos mando que se metão em chegando a Goa no mosteiro de São Francisco debaixo das chaves, em que costuma estar o dito cabedal, e que por nenhum caso forçoso, nem necessidade urgente e precisa que seja, tireis dali os ditos quarenta mil cruzados, ainda que por emprestimo, sob pena que fazendo vos o contrario, e o vedor da fazenda, e officiaes que o consentirem, o pagarem anoveado, e se haverão as mais perdas que disso se seguirem a minha fazenda pela vossa, e somente se hirá dando deste dinheiro o que for necessario para a fabrica das ditas naos e os ditos quatro mil cruzados pera compra das ditas roupas pretas, que serão das sortes e laias seguintes, (...)/ e outrosi vos mando que a obra das ditas naos se contrate com obrigação de haver de ser o mestre dela Valentim Themudo, que as obrara pelas vitolas das que se fazem na ribeira das naos desta cidade de Lisboa de quatro cubertas, para o que nomeareis hum olheiro, pessoa de confiança e inteligente, por parte de minha fazenda, que vigie esta fabrica, e vos avise do que se for fazendo nela, e tenha obrigação d'advertir o que importar á obra, e isto se entenderá, se se fizer esta fabrica em Baçai, porque fazendose em Cochim, o meu vedor da fazenda daquela cidade assistirá á dita fabrica, e verá o que he necessario a ela para ser como convem a meu serviço, e á perfeição das ditas naos, e ei por bem que a pregadura para a obra delas seja toda de Bengala, e não de outra nenhuma parte, por ser melhor que a da India, e que as ditas naos se fabriquem em Cochim, por serem as madeiras ali milhores, e a ligação, que he o principal, he mais forte que a do Norte, e ter aquela terra muito mais comodidades pera esta fabrica que as fortalezas dos Norte, como são, mastros, vergas, cairo, lemes, bombas, eixos de estrinca, cabrestantes,

calceses, e breu, que tudo são cousas que alem de se haver em Cochim com mais abundancia, são muito diferentes em bondade das do Norte, e quando se ambas as naos não poderem fabricar em Cochim, se faça huma ahi, e a outra em Baçaim, com obrigação de ser a pregadura de Bengala, como dito he, e se hirem buscar as cousas acima ditas a Cochim, por serem de bondade muito milhores, como se refere, e o mestre Valentim Themudo assistirá nas partes aonde lhe parecer que sera mais necessario sua presença para a obra da nao que fizer, e dara as vitolas e ordens necessarias para a fabrica da outra, a que não hade estar presente; e porque nestas barras se não podera continuar a fabrica athe sua ultima perfeição, depois de feitas as tres cubertas das naos, as mandareis vir a Goa, trazendo em si toda a madeira necessaria para se ali acabarem de todo, como se fez nas naos Chagas e São Lourenço, e poreis em pratica continuar-se a fabrica destas naos em cada ano, ao menos estes primeiros, porque depois o muito que elas durão dará lugar a se não fabricarem cada ano, como a carreira estiver chea de vasos; e para isto mandareis comprar as madeiras, e cousas necessarias a seus tempos e conjunções, porque o ano que vem hirá ordem de outro tanto cabedal como neste se envia; e se por algum caso for necessario algum dinheiro mais pera esta fabrica, que entendo não será, fareis por por ela com efeito todo o que faltar de qualquer dinheiro que ouver desse estado, sem a isso se pôr replica alguma de modo que se aperfeiçoe de todo a obra das ditas naos, e sobrando, se guarde na mesma arca pela maneira referida, para se continuar/ com ele a fabrica o ano seguinte, e me enviareis todos os anos o treslado do contrato, que se fizer destas naos, e hum livro, em que se dê razão do em que se gasta com cada huma delas, e seus aparelhos pelo meudo, e assi como se for fazendo, para saber o que se despendeo nela, e se convirá mais a minha fazenda correr esta fabrica por conta dela, ou por contrato, e pela mesma maneira ordenareis ao dito vedor de minha fazenda que me envie com a carregação das ditas roupas (...) Hei por bem que ao tempo que se armarem aos naos que por bem deste alvará mando se fação na India, se lhe lancem suas traves, a que chamão cordas, de popa athe á proa, e por antre elas suas escoas até os dormentes, tudo calafetado e breado de maneira que nem a pimenta possa cahir em baixo nas peas da naos, nem o calhão chegue ás cavernas, porque se tem entendido que por falta deste beneficio não durão as naos mais que

humã viagem por respeito da queimadura e podridão da pimenta, como com a lama e
sugidade do calhão apodrecem as ditas cavernas de maneira que na primeira viagem se
desfazem como cinza”¹²⁷⁷.

¹²⁷⁷ Livro 2º de alvarás, fl. 292v, RIVARA, J. H. da Cunha, "Archivo Portuguez-Oriental". Nova Deli, Madras:
Asian Educational Services, 1992. Fascículo 6, p. 1074-1076.

Documento 4 – Parecer do Conde de Castro. De 18 de Maio de 1623

“O Conde de Castro diz que Vossa magestade mandou per carta de 2 de março passado que se vissem huns apontamentos que mandou da India Diogo Luis mestre da ribeira de advertencias que aponta pera se aver de emmendar a fabrica das naos de tres cubertas como vai referido na consulta. O arcebispo governador juntou as pessoas que vossa magestade mandou e propos se avião do ser as naos de quatro cobertas se de tres e que medidas avião de ter as que de novo se fisesem e o que parecia sobre os apontamentos de Diogo Luis que vossa magestade manda ver.

Ao primeiro ponto he materia em que sempre o interece dos officiaes da Ribeira e gente de mar for atropelando a razão e as ordens dos reis passados agora ententa o mesmo com os de vossa magestade serão tambem em favor das naos de quatro cobertas. Os soldados passageiros pola mesma razão de maior larguesa a que so atendem quando el rei Dom Manoel mandou descobrir a India e muito anos despois forão sempre as naos de tres cubertas e não tenho achado ate gora regimento nem mandado dos reis pera as naos de quatro cubertas, antes todas os regimentos que chegarão a minha noticia ande se trata de como se ande repartir as cargas das naos veio que não se trata mais que de duas cubertas introduzindo polo ganho dos officiaes que tem mais madeiras, mais cravação, mais taboado, mais estopa, mais breu, mais carretos, mais jornais, maiores gasalhados pera a gente de mar ocupar e vender e por isso são maes rendosos os officios que se provem da gente de mar, e chegou a tanto esta dissolução que as naos pera começarão por tres cubertas vierão a ter sete nos castelos e vendose o dano que delas resultava mandou el rei Dom Sebastião por huma ordem impressa que as naos fosem de tres cobertas pera as quais ordenou logo suas medidas despois porque ainda nas de tres cobertas excedião as medidas, mandou no ano de 1570 que as naos não passassem de 450 toneladas que esta registado no livro das Salvas./ Sem embargo disso tornãose a fazer naos de quatro cobertas, não me custa de ordem real que pera isso ouvesse tornarãose aver os mesmos inconvenientes que se proposerão a vossa magestade e vossa magestade mandou a algumas pessoas a ele Conde de Castro no ano de 1621 que desse seu parecer e ele o deu de que as naos fossem de tres cubertas polas resois que

pera isso apontou e vossa magestade mandou resolver per carta de 22 de Janeiro de 622 que fossem de tres cobertas, e o mesmo tornou vossa magestade a mandar reterficar por carta de 18 de maio de 623 não obstante estar ca a materia asentada se torna a por em questão e assi he necessario dar de novo as resoís que pera isso ha e responder as contrarias.

Primeiramente parece que se vossa magestade for servido que as naos sejam de tres cobertas que em todo caso mande declarar de quantas toneladas ade ser porque não importa serem de tres ou de quatro senão em respeito da sua grandesa perque as que oje se fazem de tres são mais compridas que as que se fazião de quatro e tem maior fundo são mais altas dentre cobertas e não são mais baxas que as de quatro da quilha ate o conves que auatro palmos, e sendo as naos que se fazião de 4 cobertas de 600 ate 700 toneladas as que oje se fazem de tres cubertas tem mais de mil e duzentas toneladas e são as medidas das toneladas portuguesas muito maiores que as castelhanas e com isto se cavila a lei porque vem a ter maior dano e a mesma despesa que tinham as de quatro o que não se podera fazer se ouverem de ter certas medidas de sua fabrica e toneladas que ande arquear como ordenou el rei Dom Sebastião.

As nao piquenas pescão menos fundo e por onde huma nao de quatro cubertas não pode passar passará huma de tres e as de tres cobertas abolinão melhor e governão melhor e mais depreça perque nas de/ quatro quando o piloto manda andar co o leme vai o recado ao tinonero de palavra em palavra porque não vem a vela e com esta dilação se roupem velas se da nos baxos toma a nao por da vante ou de sa que convem e nas de tres o que governa ve a vela e não ha mister que o mandem que logo acode ao remedio.

São as naos piquenas milhores por não descair porque tem menos corpo e menos madeira debaixo da agua e assi recebem menos embates que as grandes.

Andão mais porque tem menos peso em (...) volume que arrastar podem as naos piquenas estar emparadas em Goa da fortaleza de Bardes e forte de Santa Caterina o que não podem fazer as naos grandes que fiquão surtas huma legoa da fortaleza expostas aos enemigos e he mais leve he mais facil o serviço que nas grandes porque

são os cabos menos pesados as vergas mais leves e assi com menos gente e mais presa se executa o que convem.

São mais proveitosas porque depois de fazerem duas viagens ou tres podem servir nas armadas que podem hir ao Brasil podem ficar nas armadas da India, nada disto podem as naos de quatro cobertas que acabadas duas viagens tendo custado o seu casquo 40 mil cruzados elas se vendem na boa vista pera lenha por mil e quinhentos cruzados e esta resão pudera ser bastante sem outras.

Nenhuma nação do mundo usa estas montanhas de madeira que taes são as naos de quatro cobertas.

Quando se conquistou a India com navios de tres cubertas e de duas se navegava porque juntamente se respeitava guerra e mercancia e assi nos fisemos senhores do mar o mesmo avemos agora mister/ e que os navios sejam tais que sirvao a ambos os intentos pois temos tantos inimigos e he necessario andar sempre com as armadas lestes e com navios proveitosos pera ambos efeitos, tudo isto concederou el rei, Dom Sebastião quando acudio ao dano, com mandar que as naos fossem de tres cubertas.

Alegarse em fazer das naos de quatro cobertas que trazem mais mercadorias que hum galeão levando quasi a mesma gente respondese que não se a de fazer comparação da nao a galeão senão de armada a armada e duas naos de quatro cobertas custão mais e carregão menos gente de guerra e a mesma de mar que tres galeois e rendem menos que eles.

Duas naos postas a vela com artelharia e paga a gente de mar e guerra e mantimentos custa 97 contos.

Tres galeões custão 90 contos.

Duas naos levão 600 soldados e quando muito 800. tres galeoes levão 900 bem servio no galeão São Martinho que levava 300 soldados e no galeão são João que levava 321 e assi todos os galeois de 500 toneladas pera 600.

Duas naos rendem 70 quintaes e sejam 80 facil he de crer que tres galeois renderão muito mais pois hum pataxo foi arendado o ano de 1623 em quinze contos.

E não ha que duvidar em que he mais proveitoso ter muitos navios que poucos ainda que fosse com maior despesa quanto mais com menos e que he regra de bom mercador repartir o emprego por mais navios e assi melhor nem em tres galeois que em duas naos./

dizem tambem que as nao de quatro cubertas são mais alterosas pera se difenderem do enemigo. Respondose que isto he engano porque as de quatro e as de tres todas quando vem carregadas e quando vem pola bolina me tem debaxo dagua ate a escora, e esta escora todas atem entre a cuberta do conves e a da ponte assi que a de quatro e a de tres são altas huma como a outra desda escora ate o conves ponde he errada a proposta quando a nao de quatro cubertas esta mais alterosa que a de 3 he quando esta no rio descarregada e boiante per que então sera mais altas quatro palmos porque esta toda em sima dagua.

Disem que entra mais agua na de tres cubertas que na de quatro tambem isto he erro porque se esta agua entra polas costuras assi pode entrar per humas como por outras, e menos pola de tres cubertas porque tem menos costuras e se entra polo conves a de entrar em ambas igualmente porque fica provado que posto que sejam melhores que as que ate gora se fizerão toda via envolvem as mesmas obsceois de mais despesa, de menos serviço de pescarem mais fundo e de serem mais inutiles pera outros efeitos e assi he de parecer que se fação galeois de 500 ate 600 toneladas de dezoito rumos de quilha, beza 48 palmas, fundo 24 lançamentpo de roda 27 pontal 24 e no que toca as advertencias que fez Diogo Luis se confrorna com o que (...) Valentim Temudo”¹²⁷⁸.

¹²⁷⁸ AHU, caixa 7, doc. 123

Documento 5 – Sobre se lavrarem aqui dous galeões. A 16 de Agosto de 1631

“Senhor. Nesta mesma via dou conta a Vossa Magestade de como se acharão podres e sem remedio nenhum os dous galiões Trindade, e São Francisco, e porque huma das cousas mais convenientes que Vossa Magestade tem na India para autoridade do Estado he os galiões, propuz no Conselho que me assiste e ao da fazenda e a cidade que para isso chamey, que convinha muito tratarmos do lavar outros mayores e milhores, e perque em razão do que Vossa Magestade resolveo nessa corte, como consta polla instrução que esta em minha mão, mandaria Vossa Magestade antes dinheiro para a fabrica delles do Reino que enviarem se feitos de Portugal, e que de baixo desta palavra de Vossa Magestade cujo cumprimento não podia faltar nos poderíamos hir empenhando pois importava tanto trattarse logo dos dittos galiões e per que havendo eu feito particular informação e discurso, sobre se seria melhor fabricarem se aqui, ou no Norte assentamos todos conformes que esta Ribeira seria mais acertado, per que posto que os fretes da madeira fizessem despeza não tinha comparação com o risco com que vinhão os dittos galiões de Baçaim ate aqui, allem de que a minha vista se evitarião as imperfeições que se tem experimentado nos navios que vierão daquella parte, e que ao galiões forem pollo menos de setecentas toneladas cada hum capazes para jugarem de sincoenta ate sessenta peças conformes assentamos todos, de que se fizerão assentos; tenho sobre meu credito pedido madeira a Damão e Baçaim a Cochim e a Onor e feito hum contratto com os mouros de Ancolá e Cadará, a Chaul se pedio tambem ferro, e breu a Malaca, espero que no fim deste verão estarão recolhidas aqui todas estas cousas, per que as encarreguey a pessoas confidentes e que tem bom conceito de minha verdade, creo do que mercio a Vossa Magestade o amor e animo com que o sirvo, e o sinal do serviço que nesta obra he faço inverno que vem se comessarão e com a assistencia de minha (...) entendo que serão embarcações de proveito, e se Lopo Sarmiento como/ mo promete nas cartas que nesta via envio a Vossa Magestade mandar os tres (...) de cobre para artilhar estes dous galiões farey toda a artelharia de 18 e 24 de bala perque entendo que a Vossa Magestade não lhe serve muito copia de galiões na

India, nem muito ligeiros em razão do modo de guerra que hão de fazer os inimigos de Europa senão tão grandes artilhados e faltas que lhes fação desocupar os portos em que tem comercio, sirvase Vossa Magestade de me responder se cumpre com o que devia a Real serviço nesta resolução”¹²⁷⁹.

¹²⁷⁹ ANTT, Livro das Monções, Livro 29, fl. 70-70v.

Documento 6 – Sobre se atalhar o dano que o bicho faz aos galeões que invernam em Panelim. De 4 de Fevereiro de 1634

“Conde sobrinho Viso Rey da India amigo. Eu El Rey vos envio muito saudar como aquele que muito amo. Havendo resolutio per carta de 28 de fevereiro de 632, que os galeões da Armada d’ Alto bordo desse estado invernassem em Panelim encarregandovos que por todas as vias que fosse possível procurareis algum meo com que se atalhasse o dano que naquele porto faz o bicho aos mesmos galeões, respondestes na naveta e galeão S. Francisco de Borja que a despeza que cada ano se faz no concerto deles he grande e intentáveis fazer experiencia de hum remedio de que os Olandezes e Ingrezes uzam na costa da Guine porque era tão grande o dano que ou seria necessario mudar sitio (não o havendo nessas partes a propósito) ou tratar de varadouro, e pareceome encomendarvos muito façaes todas as diligencias por remediar este dano uzando dos remedios maes aprovados e proveitosos”¹²⁸⁰.

¹²⁸⁰ ANTT, Livro das Monções, Livro 31, fl. 253.

Documento 7 – Carta sobre os galeoens que invernarão em Panelim. De 17 de Março de 1636

“Viso rei da India amigo eu el rei vos envio muito saudar. Havendo me escrito o Conde de Linhares vosso antecessor pela naveta e galeão Sam Francisco de Borja acerca do que se lhe tinha ordenado per carta de 28 de fevereiro de 632 de que os galioens desse estado invernassem em Panelim, e de se procurar algum meio de atalhar o dano que fzia neles o bicho que era grande a despeza que se fazia cada ano no seu concerto e que intentava fazer experienssia de hum remedio de que os olandeses e ingreses usão na costa da Guine, porque a respeito do muito dano seria necessario mudar de sitio não o havendo nessas partes a prepósito, ou tratar de varadouro lhe mandei encomendar per carta de 4 de março de 634 fizeçe todas as diligencias por remediar aquele dano uzando dos meios mais aprovados e proveitosos. Ao que respondeo em 5 de dezembro do mesmo ano pela nao capitania Nossa Senhora da Oliveira que havendo feito diligenssias, e experienssias não aproveitava remedio algum porque como o mar em Panelim levantava tam pouco abrindo fossas para os meter nelas de aguas vivas o não pudera conseguir, e lhe dizião que em Damão haveria mais comodidades para este edeito. Porem que se não resolvia em o executar pelos inconvenientes que se lhe representavão de ficarem os inimigos em Surrare tam perto mas que se lhe constasse das medidas que mandara tomar que podião os galioens sahir da barra de Damão artilhados e consertados seria aquele o melhor meio. E havendo visto tudo me pareceo dizervos que nesse estado tendo presentes as convenienssias e dificuldades, e a pessoas capazes com que podereis tratar desta diligenssia, e vos encomendo que por todas as vias procureis prover de remedio conveniente continuando no reparo e concerto dos navios como ategora se fez, e advertindo que os olandezes precivem os seus navios do gusano com darem ao costado das naos pilo de cabra com batume sobre que caia, e logo forrão o costado com taboas de dous dedos de grossura, e quasi a taboa do costado/ como a do

forro se deve queimar de maneira que faça carvão (?) porque esta hé a maior he defesa para o bicho”¹²⁸¹.

¹²⁸¹ ANTT, Livro das Monções, Livro 37, fl. 173-173v.

Documento 8 – Carta sobre o concerto e reparo das naos e remedio para o danno que nelas fazia o bicho. De 17 de Março de 1636

“Viso rei da India amigo eu el rei vos envio muito saudar. Havendo me escrito o Conde de Linhares vosso antecessor pela naveta e galeam Sam Francisco de Borja o (...) do que se lhe tinha ordenado per carta de 28 de fevereiro de 632 de que os galeões desse estado invernassem em Panelim, e de se procurar algum meo de atalhar o dano que fazia neles o bicho que era grande a despesa que se fazia cada ano no seu concerto, e que intentava fazer experiencia de hum remedio que os olandeses e ingleses usão na costa de Guine, porque a respeito de muito dano seria necessario mudar de sitio, nam havendo nessas partes a prepósito ou tratar de varadouro, lhe mandei encomendar per carta de 4 de março de 634 fizesse todas as diligencias por remediar aquele dano usando dos meos mais aprovados, e proveitosos. Ao que respondeo em 5 de dezembro do mesmo ano pela nao capitania Nossa Senhora da Oliveira que havendo feita diligencias, e experiencia nam aproveitava remedio algum porque como o mar em Panelim levantava tam pouco abrindo fossas para os meter nelas de agoas vivas, o não pudera conseguir e lhe diziam que em Damão haveria mais comodidade para este efeito. Porem que se nam resolva em o executar pelos inconvenientes que se lhe representavão de ficarem os inimigos em Surrate tam perto mas que se lhe constasse das medidas que mandara tomar que podiam os galeões sair da barra de Damão artelhados e concertados, seria aquele o melhor meo mas havendo visto tudo me pareceo diservos que nesse estado tendo presente as conveniências e dificuldades, e a pessoas capazes com que podereis tratar desta diligencia, e vos encomendo que por todas as vias procureis prover de remedio conveniente continuando no reparo e concerto dos navios como ategora se fez, e advertindo que os olandeses previnem os seus navios do gussano com darem ao costado das naos pilo de cabra com batume sobre que caia e logo forrão o costado com taboas de dous dedos de grossura e quasi a taboa de costado como a de

forro se deve queimar de maneira que faça cavão porque esta he a maior defença para o bicho”¹²⁸².

¹²⁸² ANTT, Livro das Monções, Livro 36, fl. 220.

Documento 9 – Carta do Vedor da Fazenda da India, a el Rei sobre o grande risco em que se punhão as naos ao tomar da carga e a forma com que se deviao fazer as naos, e galeoens, e outros mais particulares a respeito da navegação. De 5 de Fevereiro de 1637

“Como se experimenta todos os anos, e já ouve alguns em que se perderão de cujo dano se fica tambem livrando quando carreguem do forte pera dentro em surgidouro de coatro braças e meia, e não são senhor os inconvenientes apontados que se segurão, porque a eles se ajunta outro de não menos consideração que hé o de dezemparo em que de ordinário se achão as naos no tempo da carga, da gente de sua navegação que toda se o (...) em próprias negoceações, cujo o dano he imremediavel, porque não deixarão de acudir ao seu negocio ainda que os matem, e estando debaixo da segurança do forte se fica remedeando com a vigia e segurança deles.

A cujo respeito considero se devião já fabricar as que vossa magestade ordenou se fizecem de tres cubertas cuja trassa e modelo veo a ser muito contra o serviço de sua magestade porque em ves de reduzirem as cubertas a menos altura as vierão a fazer tão altas que com sua altura remediassem a falta que ficavão tendo nos lugares de que (...) ficarem as naos muito fracas porque não avia madeiras que chegasse a ter o comprimento necessario pera embaraçarem, e como nesta parte ficavão faltas com o peso da carga no trabalhar dos temporais de ordinário abrião pelos trinquanis com que as fazendas se molhavão e perdião todas ainda em prosperas viagens”¹²⁸³.

¹²⁸³ ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 297-300.

Documento 10 – Carta sobre os grandes inconvenientes que há de serem as naus que servem na Carreira da Índia grandes. De 4 de Março de 1637

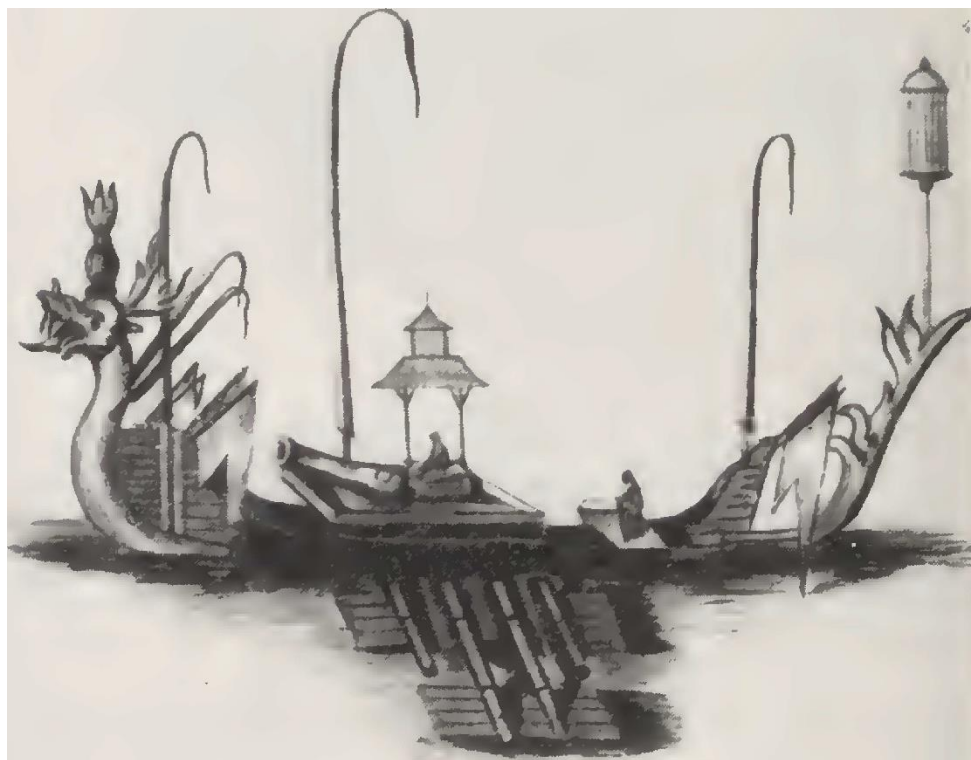
“São tão grandes os inconvenientes que se seguem ao serviço de vossa magestade de serem as embarcações que servem na carreira da Índia grandes, e de quatro cobertas, como de poucos anos a esta parte se tem introduzido, que fora contra a obrigação do officio que tenho se as não representara a vossa magestade, e assi ordenei ao vedor da fazenda geral que fizesse deles huma relação e juntamente das utilidades que se seguirão de serem as naos maes pequenas, apontando nela tudo o que nesta materia se oferece a qual relação (que sera com esta me remeta).

E de maes do que ela conthem, me pareceo dizer a vossa magestade que por as naos serem tão grande he forçado carregarem muito fora da barra a respeito do fundo de que se seguem descaminhos a fazenda de vossa magestade que senão podem em nenhuma maneira remedear e assim sera conveniente que sejam de tres cubertas, porque então de maes do que digo, se avança, segurar-se a viagem porque a experiencia tem mostrado que estas navetas, por tarde que partão de Lixboa chegam a salvamento e tambem para o que toca aos inimigos são melhores para a briga, e há outras conveniências mui fáceis de considerar pelas quaes convem que senão tarde com esta resolução”¹²⁸⁴.

¹²⁸⁴ ANTT, Livro das Monções, Livro 38, fl. 82.

Apêndices

Apêndice 1 – Coracora de tipo menor



Fonte: SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 3, p. 347

Apêndice 2 – Coracora com mastros e velas



Fonte: SÁ, Artur Basílio de (coord.) – “Documentação para a História das Missões do Padroado Português no Oriente”. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. 3, p. 348

Apêndice 3 – Embarcações usadas para a pesca em Goa e em Cochim



Fonte: POS, Aires; LOUREIRO, Rui Manuel – “Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997. Suplemento mapas.

Apêndice 4 – Embarcações da China e Java, com velas e âncoras de madeira



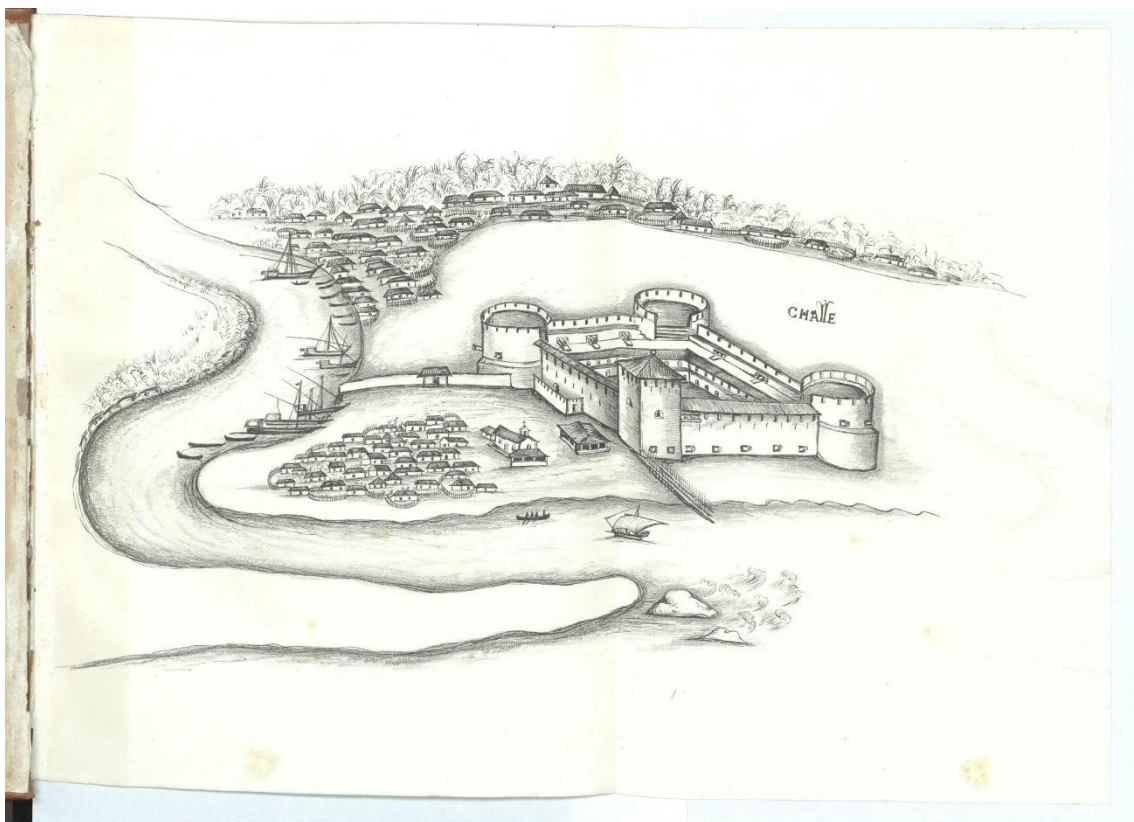
Fonte: POS, Aires; LOUREIRO, Rui Manuel – “Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997. Suplemento mapas.

Apêndice 5 – Fustas usadas pelos portugueses na Índia



Fonte: POS, Aires; LOUREIRO, Rui Manuel – “Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas”. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997. Suplemento mapas.

Apêndice 6 – Fortaleza de Chalé (1524)



Fonte: CORREA, Gaspar – “Lendas da Índia, 1524”, vol. 6, fl. 7

Apêndice 7 – Fortaleza de Baçaim (1635)



Fonte: BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. 2, p. 156

Apêndice 8 – Fortaleza de Diu (1635)



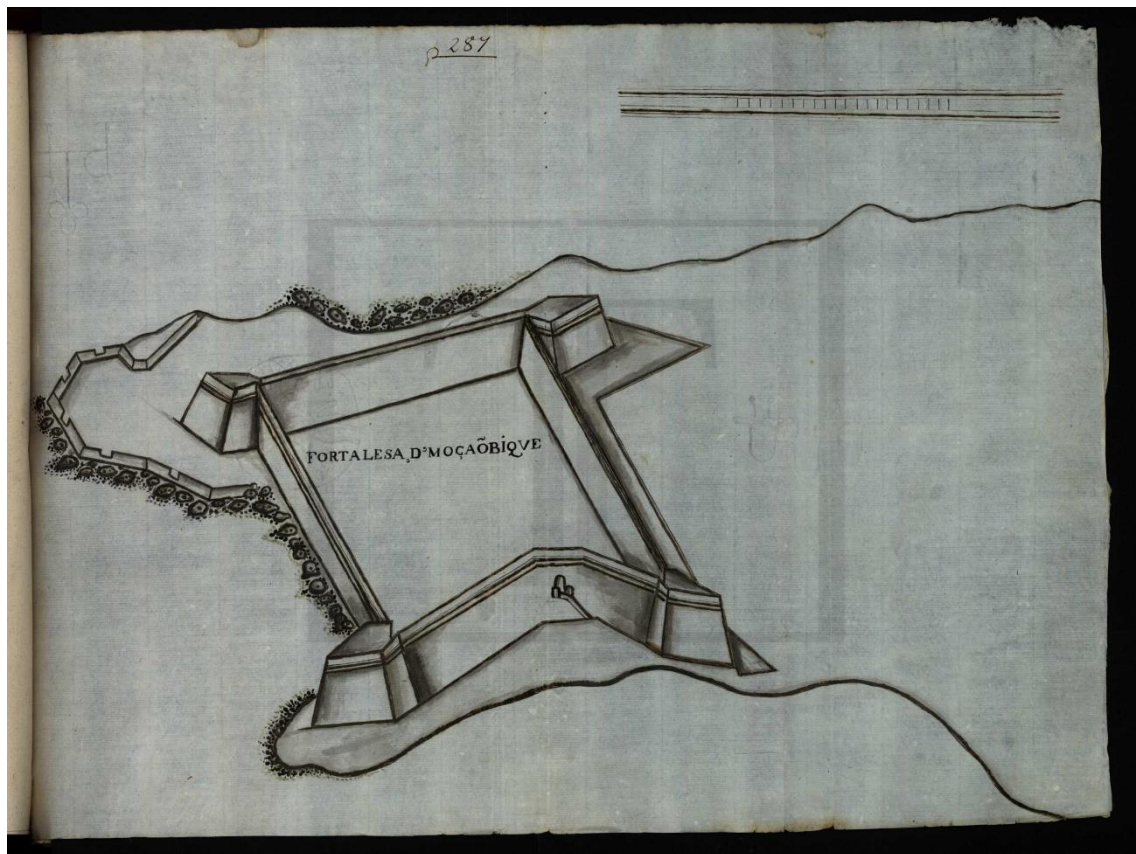
Fonte: BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. 2, p. 103

Apêndice 9 – Fortaleza de Macau (1635)



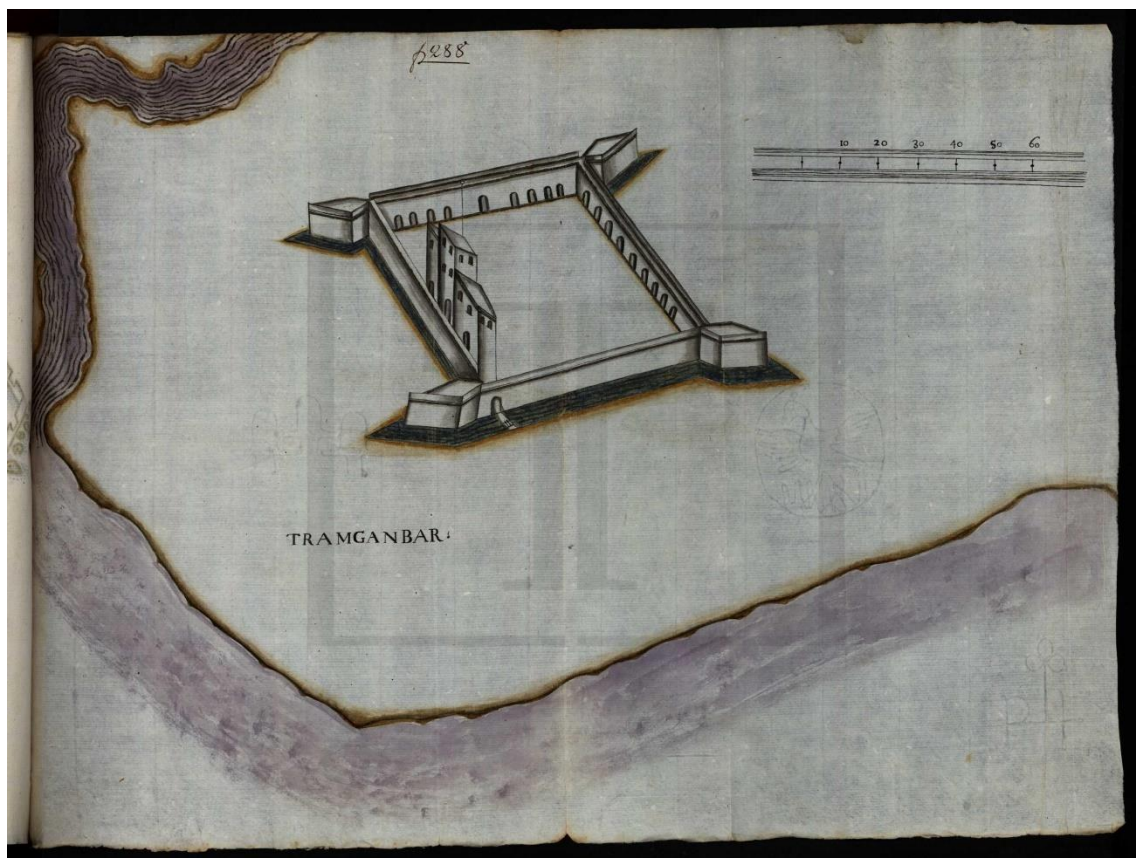
Fonte: BOCARRO, António – “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, vol. 2, p. 365

Apêndice 10 – Fortaleza de Moçambique (1638)



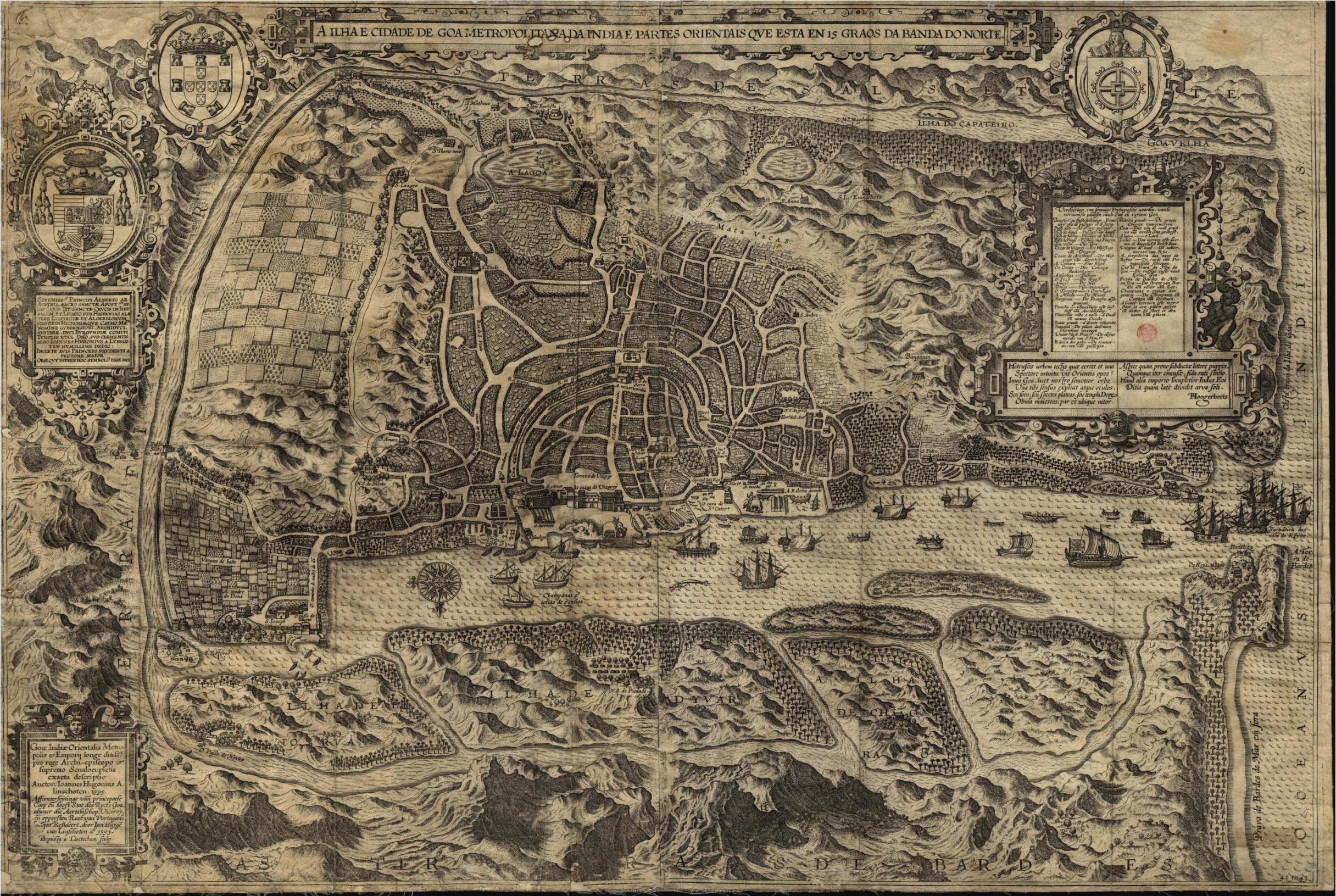
Fonte: ANTT, Livro das Monções, Livro 44, fl. 287

Apêndice 11 – Fortaleza de Tramganbar (1638)



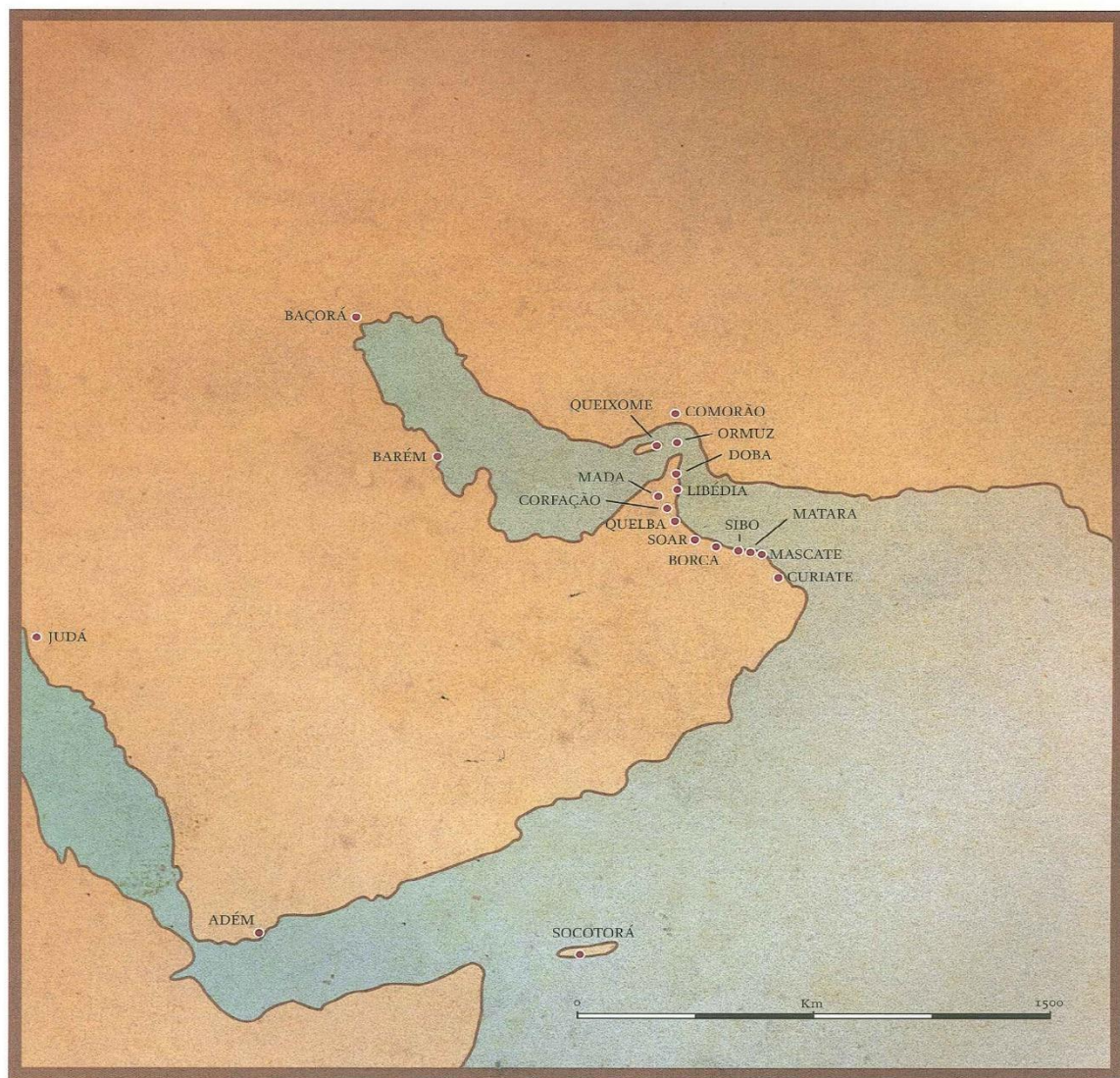
Fonte: ANTT, Livro das Monções, Livro 44, fl. 288

Apêndice 12 – A ilha e cidade de Goa metropolitana da India e partes orientais que esta en 15 graos da banda do norte (1595)



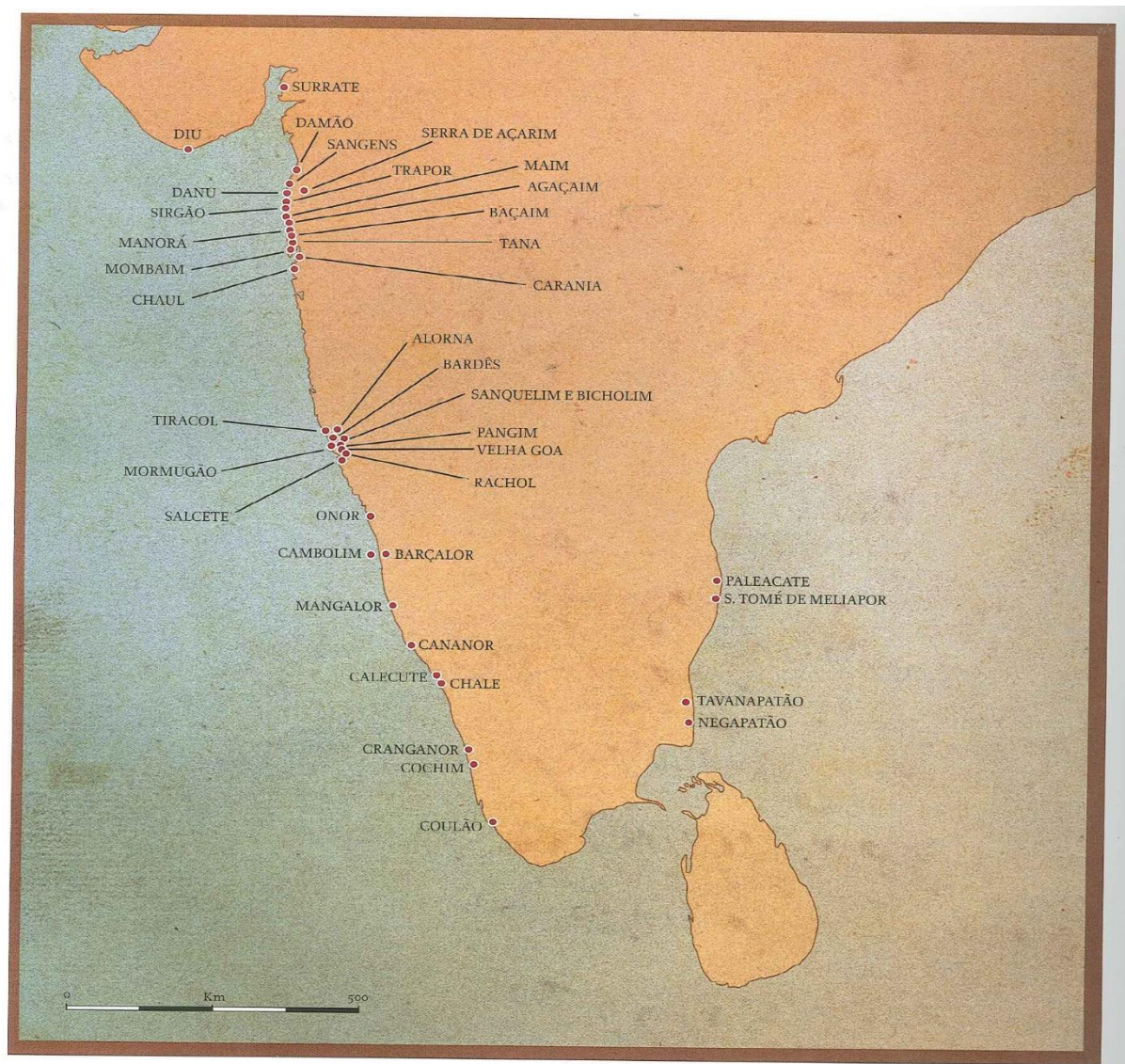
Fonte: van LINSCHOTEN, Jan Huyven – “A ilha e cidade de Goa metropolitana da India e partes orientais que esta en 15 graos da banda do norte”. 1595. Disponível em: < A ilha e cidade de Goa metropolitana da India e partes orientais que esta en 15 graos da banda do norte, 1595 - Biblioteca Nacional Digital (purl.pt)>

Apêndice 13 – Mapa – Mar Vermelho e Golfo Pérsico



Fonte: GARCIA, José Manuel – “Cidades e Fortalezas do Estado da Índia. Séculos XVI e XVII”.
Lisboa: Quidnovi, 2009, p. 217

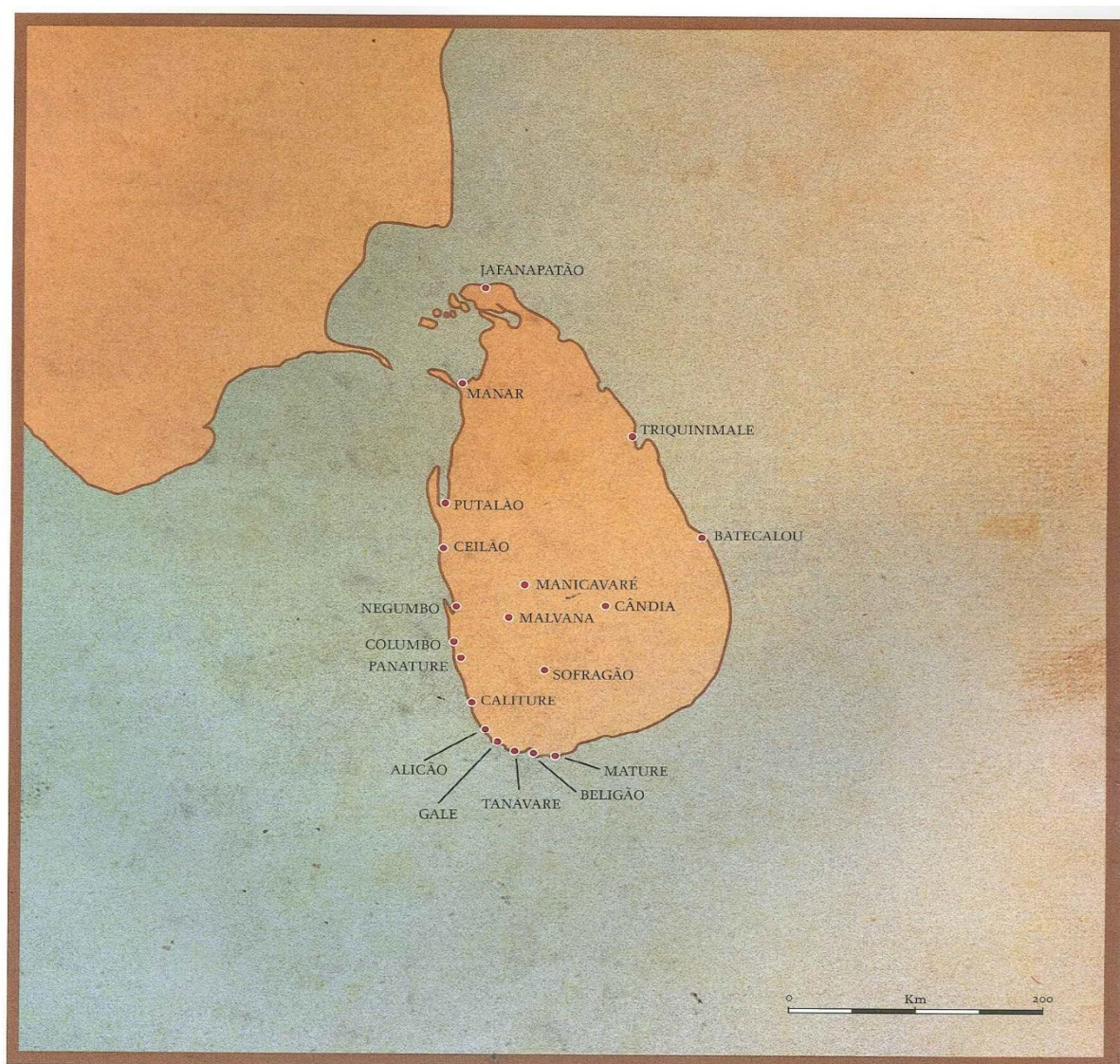
Apêndice 14 – Mapa – Índia



Fonte: GARCIA, José Manuel – “Cidades e Fortalezas do Estado da Índia. Séculos XVI e XVII”.

Lisboa: Quidnovi, 2009, p. 218

Apêndice 15 – Mapa – Ceilão



Fonte: GARCIA, José Manuel – “Cidades e Fortalezas do Estado da Índia. Séculos XVI e XVII”.
Lisboa: Quidnovi, 2009, p. 219

Apêndice 16 – Mapa – Sudeste Asiático e Extremo Oriente



Fonte: GARCIA, José Manuel – “Cidades e Fortalezas do Estado da Índia. Séculos XVI e XVII”.
Lisboa: Quidnovi, 2009, p. 220