



POLÍTICAS RÉGIAS DE LOGÍSTICA NAVAL (1481-1640)

LILIANA OLIVEIRA

LILIANA OLIVEIRA

Gite mi, ilite re consequē ellissi magnatē tempore non porionsequis prat voluptate de adion perum fugit es esciaeperum ulpa num con corio. Oviti dolor adis esti quias eos debisi cum sanduciist dēdit quiam rem eate ium, nest venimet quaturios ut qui blata vel explabor magna quaecate volenis aspidundam et restio. Nequam vel endel mos et aut diae nobitis poratqu iaectas dolentRecustiandes ex estis rerspersped utem. Simolli tatiasp erchicietus et quiae velest rest, cus doleseque sunt lauda nonsernam, ut quuntia iminiendi blab ipicta as eatum et liquia nos et dita quam consequam quod quis mincid quis et omnimpercī con nus adio ventia volecab ilitatia destior ecullec uptatus anderumet veriore conet is elis et dolentium inī, at im in rendiciaspīd erum undaeEt .dolorem autae molorio. Unt Feruptae plīst faciis et hario. Nemquas volorer ciēdit moluptatibus sit occulpa veliquod quam, simolor itiore ?liquos ex excēferunt, nobis aut quideratur Met, utae dolesti osapiet unt ullestrum earchilita por am, omni omnis id ere net moluptatum ipsant videbitisim sam que cum quibustorest excedet et ab idi dolorro inulpa sum nisi velit quiatat ibusame nisiminciis doluptae omnimolorem doles nectuscimod exped magnihi llaudig enimus aborepudis doluptatem sequos que qui ut

Gite mi, ilite re consequē ellissi magnatē tempore non porionsequis prat voluptate de adion perum fugit es esciaeperum ulpa num con corio. Oviti dolor adis esti quias eos debisi cum sanduciist dēdit quiam rem eate ium, nest venimet quaturios ut qui blata vel explabor magna quaecate volenis aspidundam et restio. Nequam vel endel mos et aut diae nobitis poratqu iaectas dolentRecustiandes ex estis rerspersped utem. Simolli tatiasp erchicietus et quiae velest rest, cus doleseque sunt lauda nonsernam, ut quuntia iminiendi blab ipicta as eatum et liquia nos et dita quam consequam quod quis mincid quis et omnimpercī con nus adio ventia volecab ilitatia destior ecullec uptatus anderumet veriore conet is elis et dolentium inī, at im in rendiciaspīd erum undaeEt .dolorem autae molorio. Unt Feruptae plīst faciis et hario. Nemquas volorer ciēdit moluptatibus sit occulpa veliquod quam, simolor itiore ?liquos ex excēferunt, nobis aut quideratur Met, utasam que cuod exped magnihi llaudig enimus

POLÍTICAS RÉGIAS DE LOGÍSTICA NAVAL (1481-1640)

LILIANA OLIVEIRA



CITCEM
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO TRANSDISCIPLINAR
CULTURA, ESPAÇO E MEMÓRIA

Título: Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)

Autor: Liliana Oliveira

Fotografia da capa:

Design gráfico: Helena Lobo Design | www.hldesign.pt

Co-edição: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória»

FLUP – Via Panorâmica, s/n | 4150-564 Porto | www.citcem.org | citcem@letras.up.pt

Edições Afrontamento, Lda. | Rua Costa Cabral, 859 | 4200-225 Porto

www.edicoesafrontamento.pt | geral@edicoesafrontamento.pt

N.º edição: _

ISBN: 978-972-36-1609-5 (Edições Afrontamento)

ISBN: 978-989-8351-77-7 (CITCEM)

DOI: 10.21747/9789898351777/oliv

Depósito legal: 432974/17

Impressão e acabamento: Rainho & Neves Lda. | Santa Maria da Feira
geral@rainhoeneves.pt

Distribuição: Companhia das Artes – Livros e Distribuição, Lda.
comercial@companhiadasartes.pt

Trabalho cofinanciado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) através do COMPETE 2020 – Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (POCI) e por fundos nacionais através da FCT, no âmbito do projeto POCI-01-0145-FEDER-007460.

*Em memória dos meus avós Joel e Míngos
À minha irmã*

«Os que se fizeram ao mar nos seus navios,
para fazer comércio na imensidão das águas,
esses viram as obras do SENHOR
e as suas maravilhas no alto mar».

(Salmos 107, 23-25)

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	7
ÍNDICE DE TABELAS	10
ÍNDICE DE GRÁFICOS	11
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS	12
PREFÁCIO	13
INTRODUÇÃO	19
Capítulo 1 – Fontes e metodologia	27
1.1. Tipologias documentais	29
1.2. Opções metodológicas	32
Capítulo 2 – Perspetivas historiográficas sobre logística naval	37
2.1. Construção naval	39
2.2. Organização naval	43
2.3. Homens do mar	47
Capítulo 3 – Políticas régias de gestão naval	51
3.1. Administração naval	63
3.1.1. Aparelho burocrático: instituições, funções e despachos	63
3.1.2. Máquina administrativa: os cargos	71
3.2. Construção naval	78
3.2.1. Matérias-primas, espaços e investimento	78
3.2.2. Construtores navais	92
3.3. Organização naval	99
3.3.1. Consolidação do aparelho naval: mecanismos e rotas	100
3.3.2. Constituição de frotas e armadas: sucessos e contingências	111
3.4. Homens do mar	117
3.4.1. Consolidação de um grupo socioprofissional: cargos, ofícios e privilégios	117
Considerações finais	131
Fontes e bibliografia	135
Apêndices	147

ÍNDICE DE APÊNDICES

Apêndice 1 – Índice do Regimento das Cazas das Índias e Mina	151
Apêndice 2 – Índice do Regimento da Casa da Índia	159
Apêndice 3 – Distribuição dos cargos referentes à administração naval por reinados	170
Apêndice 4 – Distribuição das cartas de ofício relativas à construção naval por reinados	172
Apêndice 5 – Deliberações sobre as armadas das Ilhas e da costa por reinados	173
Apêndice 6 – Distribuição das cartas de ofício outorgadas aos homens do mar por reinados	174
Apêndice 7 – Distribuição dos cargos referentes aos homens do mar por reinados	176
Apêndice 8 – Distribuição dos cargos relativos a Capitães e Capitães-mor por carreiras marítimas.....	178
Apêndice 9 – Cartas de privilégios, em Portugal, entre 1481 e 1640, por categorias	180
Apêndice 10 – Cartas de privilégios, em Portugal, entre 1481 e 1640, por reinados	181

AGRADECIMENTOS

Agradeço à equipa diretiva do CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória» por acreditar neste projeto, e assim permitir a sua publicação. Ser membro participante desta Unidade de Investigação é para mim um privilégio.

Agradeço à Professora Doutora Amélia Polónia não só a sua orientação e a sua constante disponibilidade, mas também a sua devoção e incentivo à continuidade deste projeto. Todas as horas de trabalho foram mais que discussões de conteúdos e questões pontuais a resolver, para se tornarem, ao longo de vários anos, momentos de agradáveis diálogos e de apoio às contingências vividas. Mais do que uma relação profissional académica, surgiu uma relação de sincera amizade.

Agradeço ao Dr. Miguel Nogueira, responsável pela Oficina do Mapa, que desde o primeiro contacto se mostrou disponível para uma cooperação, altamente qualificada que muito valorizou este projeto. O trabalho cartográfico e as longas discussões de carácter técnico-científico marcaram as nossas reuniões.

À Joana e à Sofia, companheiras de trabalho e de luta, agradeço todos os instantes de estudo, ricos não só de amizade, da qual sinto um profundo orgulho, como de intelectualidade. Sem a sua extrema paciência e o seu apoio incondicional, a finalização deste projeto não seria possível.

À minha família agradeço por compreenderem a minha dedicação a esta investigação e pelo apoio sempre constante. Agradeço a compreensão pelas minhas constantes ausências em viagens necessárias norteadas por pesquisas nos mais distintos arquivos e pelos momentos de refúgio na produção da investigação. O resultado aqui apresentado e a sua publicação acredito que sejam compensatórios dos custos pessoais que todo um trabalho de investigação exigente implica. Obrigada pelo amparo sempre seguro.

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Taxonomia da base documental	34
Tabela 2 – Distribuição total dos cargos referentes à administração naval por espaço de exercício	73
Tabela 3 – Distribuição dos cargos de administração naval por instituição de acolhimento	75
Tabela 4 – Distribuição total dos ofícios referentes à construção naval por espaço	94
Tabela 5 – Distribuição total dos cargos referentes aos homens do mar	120

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Corpo documental por proveniência arquivística.	29
Gráfico 2 – Diplomas normativos: números totais	30
Gráfico 3 – Cartas: distribuição tipológica e numérica.	31
Gráfico 4 – Produção legislativa por reinados: totais	34
Gráfico 5 – Tendências médias anuais da produção legislativa por reinados	56
Gráfico 6 – Distribuição das deliberações promulgadas por categorias temáticas	62
Gráfico 7 – Distribuição das deliberações sobre administração naval por subcategorias temáticas	64
Gráfico 8 – Total de cartas de ofício concedidas no âmbito da administração naval	65
Gráfico 9 – Total de cargos registados – distribuição por reinados.	72
Gráfico 10 – Distribuição dos cargos de administração naval exercidos ao Ultramar	77
Gráfico 11 – Distribuição dos cargos de administração naval pelos locais de exercício no Reino	78
Gráfico 12 – Distribuição das deliberações sobre construção naval por subcategorias temáticas	79
Gráfico 13 – Distribuição dos cargos de construção naval exercidos no Ultramar	95
Gráfico 14 – Distribuição dos cargos de construção naval exercidos no Reino	96
Gráfico 15 – Total de cartas de ofício concedidas no âmbito da construção naval – distribuição por reinados.	97
Gráfico 16 – Distribuição das cartas de ofício relativas à construção naval por categorias profissionais	97
Gráfico 17 – Cartas de privilégio concedidas ao setor da construção naval	98
Gráfico 18 – Distribuição das cartas de privilégio concedidas ao setor da construção naval por reinados	98
Gráfico 19 – Distribuição das deliberações sobre organização naval por subcategorias temáticas	100
Gráfico 20 – Distribuição das deliberações sobre carreiras marítimas por subcategorias temáticas	107
Gráfico 21 – Carreiras marítimas registadas no universo documental.	109
Gráfico 22 – Carreiras marítimas registadas no universo documental por reinados.	111
Gráfico 23 – Distribuição das deliberações sobre frota naval por subcategorias temáticas.	112
Gráfico 24 – Distribuição das deliberações sobre homens do mar por subcategorias temáticas	118
Gráfico 25 – Total de cartas de ofício concedidas aos homens do mar – distribuição por reinados	119
Gráfico 26 – Distribuição das cartas de privilégio concedidas aos homens do mar por reinados	127

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AGI – Archivo General de Indias
AHCMP – Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto
ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo
AR – Assembleia da República
BA – Biblioteca da Ajuda
BN – Biblioteca Nacional
Chanc. – Chancelaria Régia
fasc. – Fascículo
FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia
L. – Livro
LR – Legislação régia
mç. – Maço
MNM – Museo Naval Madrid
N.º – Número
P. – Parte
p. – Página
s/c – Sem classificação
s/r – Sem referência
t. – Tonelagem
vol. – Volume
vols. – Volumes

PREFÁCIO

«CRIAR ESCOLA...»

AMÉLIA POLÓNIA

Fazendo parte de uma geração em que o papel do «mestre» era referencial e determinante para a criação de uma Escola de pensamento, feita através de relações académicas, mas também interpersoais, entre mestre e discípulo, e através de uma transferência ativa de saberes a que não se chamava *tutoring*, não se torna fácil, ainda que seja inevitável, a adaptação a um sistema de ensino universitário que se pretende de investigação, mas que tem por base um recrutamento massivo de estudantes, e em que a abertura a novas formações direcionadas para o mercado de trabalho e as «modas» da História, e das Ciências Sociais e Humanas, provocam transformadores nos programas letivos e nas áreas de investigação, abrindo universos em que o conceito de «Escola» deixa de fazer sentido. Com isto se perdem níveis de especialização, saberes acumulados e capacidade reprodutiva de conhecimento, através de círculos de partilha e de transmissão em que a relação entre mestre/ discípulo; formador/ formando; *senior e junior researcher* é essencial.

Que sentido tem esta reflexão a abrir um prefácio de uma publicação CITCEM/ Afrontamento, de uma jovem autora, Liliana Oliveira, sobre «Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)»? Tudo se explica se se disser que esta publicação tem por base uma tese de mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, que tive o gosto de orientar como supervisora científica, que obteve uma elevada classificação em sede de avaliação e que o CITCEM entendeu publicar, após processo de *peer review*, dando continuidade e consistência a uma política de divulgação da produção científica dos seus membros, em particular os mais jovens.

Essa dissertação, desenvolvida na sequência do interesse evidenciado pela sua autora no trabalho de seminário de licenciatura em História Moderna, apresentado no ano de 2012/2013, sob o título «A representatividade dos Homens do Mar no Porto do século XVIII», é um exemplo de como, aqui, se procurou «fazer escola» no âmbito específico da temática da Logística Naval Portuguesa nos séculos XV a XVII, na sua direta ligação com a empresa expansionista.

Mas o que se se entende por «Logística»? Qualquer manual de gestão empresarial (e quantas vezes assistimos à definição do expansionismo português como «a empresa expansionista»?) ou dicionário técnico definem logística como «organização teórica da disposição, do transporte e do abastecimento (...); administração e organização dos pormenores de qualquer operação»¹, i.e., o ramo da gestão empresarial que gere os meios – financeiros, técnicos, humanos, científicos – que tornam possível a ação a empreender e de cuja gestão depende, em grande medida, o êxito ou o fracasso do empreendimento.

Nesta perspetiva, a historiografia portuguesa tem dado muito pouca atenção a esta análise do expansionismo marítimo português. A temática é largamente tratada pela literatura internacional, nomeadamente holandesa², inglesa³ e espanhola, ainda que com frequência segundo um aparato metodológico vocacionado à análise do funcionamento das «carreiras» marítimas⁴. É analisada como

¹ *Dicionário do Português Atual Houaiss*, 2011: vol. 2, 1471.

² BRUJIN & GAASTRA, 1993; BRUJIN, 1993; BURNET, 2013; PARTHESIUS, 2010.

³ BURNET, 2013; LAVERY, 2009; DUFFY, 1998.

⁴ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1992; GARRALON, 2008; Para Portugal, veja-se COSTA, 1997; DOMINGUES, 1998; MURTEIRA, 2006; GUINOTE & FRUTUOSO & LOPES, 1998; MATOS, 1994, 2003, 2012; MATOS & THOMAZ, 1998.

fator de crescimento económico; é fonte de produção bibliográfica vista do ponto de vista da lei e do enquadramento legislativo⁵. Em Portugal, avultam os trabalhos de abordagem específica, técnica, mas faltam as sínteses, faltam as análises na longa duração, faltam as questões de investigação que suscitem análises de conjunto capazes de produzirem «tese», capazes de levarem os especialistas e o comum dos cidadãos a compreender. Compreender de que meios dispunham os agentes envolvidos na expansão ultramarina quatrocentista e quinhentista para empreender descobertas geográficas, para descobrir e firmar rotas marítimas e comerciais regulares, para as manter e defender das inevitáveis rivalidades e confrontos com outras potências – questões chave longe de ser respondidas de uma forma cabal e convincente.

São sólidos os contributos sobre construção e armação naval, e respetiva análise de custos⁶; sobre arquitetura naval⁷; sobre construção de espaços portuários ligados com as exigências e as estruturas expansionistas⁸. Quero crer que alguns contributos foram dados para esta matéria pela monografia sobre o porto de Vila do Conde no século XVI, em particular pela I Parte desse trabalho⁹, em que questões de construção naval (espaços, matérias primas, estruturas de custos, níveis de produtividade, transferência de conhecimento, mão de obra, implicações ecológicas) foram debatidas numa perspetiva microanalítica.

Atenção acrescida tem sido dada a uma das principais componentes da logística naval: os recursos humanos, o número, a formação, a creditação, o perfil, os desempenhos socioprofissionais, o estatuto legal e as formas de reconhecimento social dos «homens do mar» e, neste grupo, os «náuticos»¹⁰.

Muita desta literatura encontra-se citada ao longo desta obra, precisamente porque a sua autora entendeu seguir as pegadas destes e de outros autores e tentar potenciá-las através do seu percurso académico. Primeiro, através do seu trabalho de seminário de licenciatura, «A representatividade dos Homens do Mar no Porto do século XVIII»¹¹; depois com a sua tese de mestrado, que agora se dá ao prelo, apresentada a provas públicas a 17 de Novembro de 2015; mais recentemente através do seu projeto de doutoramento sobre construção naval em espaços ultramarinos, em particular na Índia (Goa e Cochim) financiado pela FCT, alicerçada em algumas questões centrais, de que se destacam: 1. Os contributos do «Império» para a logística naval portuguesa; 2. Os parâmetros de transferência e partilha de conhecimentos técnicos entre espaços e agentes coloniais; 3. Os impactos ambientais dessa dinâmica, que não poderia deixar incólume os espaços de receção dessa atividade, central para a construção e a manutenção de impérios. O título dado ao seu projeto de dissertação de doutoramento é sugestivo da aproximação que referimos.

Não sendo este o tópico desta obra, porquê incidir neste apontamento? A resposta, passa, de novo, por «Criar escola...». Dentro da sua área de interesse científico, Liliana Oliveira sempre se mos-

⁵ FUSARO, 2015.

⁶ COSTA, 1997; COSTA, 2009; COSTA, 2012; COSTA & REIS & PALMA, 2015.

⁷ DOMINGUES, 2004, 2008, s.d.

⁸ BARROS, 2004a, 2005; TEIXEIRA, 2010; POLÓNIA & PINTO, 2016.

⁹ POLÓNIA, 2007a: vol. 1.

¹⁰ COSTA, 1989; POLÓNIA, 2007a, 2007b, 2001; FUSARO, 2015; MATOS, 2012.

¹¹ OLIVEIRA, 2013.

trou disponível para aceitar sugestões, para contribuir para dinâmicas de investigação em que específicas peças de um complexo puzzle faltavam; para contribuir, em complementaridade e em espiral, para a construção de determinadas áreas de saber.

Foi assim que esta obra, que agora se dá ao prelo, nasceu: desafiada num percurso de mestrado por uma tarefa que parecia (e que foi) hercúlea, Liliana Oliveira aceitou fazer um levantamento exaustivo da produção legislativa e normativa de várias instâncias ligadas ao poder central e à autoridade da coroa portuguesa em torno de diversas atividades ligadas à logística naval (construção naval; frota; náuticos e defesa), para tentar responder a uma questão: existiu uma (ou várias) políticas régias relativas a esse pilar de sustentabilidade do império marítimo português? Qual a influência de uma organização naval, pensada e executada a partir do centro (Lisboa) para a sustentabilidade desse império? Quais foram, na longa duração, as áreas de maior investimento estratégico, a existirem?

Desafiada por uma supervisora científica que tem vindo a afirmar, nos últimos 20 anos, o papel dos comuns, o peso da iniciativa particular e das parcerias informais neste domínio de atividade, ainda que sublinhando a importância, frequentemente como alavanca, dos incentivos, privilégios e isenções régias, e com a autonomia científica que se exige em qualquer processo de produção de conhecimento, a autora desta obra enfrentou o repto e procurou responder-lhe. O resultado está agora disponível para avaliação crítica do público interessado.

A delimitação do tempo, do espaço, da metodologia seguida – são questões que o leitor encontra justificadas na Introdução da obra. A abordagem, estatística, cartográfica, na longa duração, a única possível neste primeiro momento de «tomar o pulso» a uma matéria tão complexa, deixará, por certo, o leitor, como deixou a sua autora, com vontade de conhecer mais, de aprofundar a matéria, de encontrar respostas para outras questões. Se assim é, a obra, e a produção académica, terão cumprido a sua missão: abrir áreas de debate; dar o seu contributo, teórico e empírico, e deixar em aberto um ainda mais vasto campo de conhecimento a explorar, pela própria, e por muitos outros investigadores.

As dificuldades encontradas no percurso conducente à elaboração deste projeto são de monta, e não foram escamoteadas ao longo da obra: o acesso a uma imensidão de recenseamentos, guias, inventários, catálogos, índices, manuscritos, impressos e digitais; o confronto dessas entradas arquivísticas com os efetivos diplomas, quando possível; a criação de taxonomias; a categorização dos diplomas legais e normativos recenseados; a aferição dos níveis de aplicabilidade de diplomas tão diversos como cartas de ofícios ou regimentos – são apenas alguns dos obstáculos apontados e aos quais se procurou dar a resposta considerada mais assertiva e adequada.

A resposta apontada, na conclusão, pela Liliana Oliveira, para a questão de partida inicial: «Existiram (ou não) políticas régias concertadas sobre os vários setores envolvidos pela logística naval?», é algo defensiva, é cautelosa, mas aberta o suficiente para permitir prosseguir e aprofundar futuras pistas de análise.

À Liliana Oliveira deve ficar, como é devido, o reconhecimento do esforço, do afincamento no trabalho desenvolvido; do rigor no trabalho prosseguido; de um labor cientificamente cuidado e, espera-se, de um contributo que venha a ser devidamente considerado num mundo académico a que falta «Fazer

Escola...», Escola para o qual Liliana Oliveira contribuiu de forma exemplar como peça de uma orgânica de que em muito depende o presente, mas também o futuro, da investigação em Portugal.

Ao CITCEM, reconhecimento é devido pelo esforço investido no apoio a jovens investigadores e na divulgação da sua produção científica, como é próprio da missão de um Centro de Investigação e Desenvolvimento financiado.

Espera-se que o esforço feito seja recompensado e potenciado pelo prazer e pelo proveito que esta obra possa vir a proporcionar à academia e à comunidade....

Porto, 10 de maio de 2017

INTRODUÇÃO

A historiografia dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa reflete bem as conjunturas políticas e historiográficas que marcaram Portugal e a Europa no século XX. Desenvolveu-se alicerçada nos fundamentos socioculturais cujos princípios aí se encontram. Entre apropriações nacionalistas de natureza política, que caracterizaram a I República, o inicial período do Salazarismo, e todo o Estado Novo, e os avanços e revisões induzidos pelas emergentes correntes intelectuais e historiográficas mais recentes, essa produção historiográfica foi evoluindo por vezes através de vias paralelas, nomeadamente as que corriam no âmbito do aparelho do Estado Novo e fora dele¹².

A par, e apesar da marca nacionalista, importantes obras historiográficas foram produzidas¹³ e documentos inéditos foram publicados em coletâneas sobre a temática¹⁴ ou organizados arquivisticamente, como ocorreu com os fundos das Chancelarias Régias e do Corpo Cronológico. Ultrapassada a pressão da política de carácter nacionalista, mais visível nos anos 40 a 60 do século XX, a História dos Descobrimentos e da Expansão alcançou novos rumos com os contributos da nova historiografia francesa da Escola dos *Annales*. Inicia-se um crescendo da produção historiográfica, ao dilatar-se as dimensões de análise à compreensão económica, social e civilizacional da dinâmica expansionista; componentes defendidas pela Nova Escola. Uma das dimensões dessas leituras passa pelo estudo das sociedades e civilizações de contacto com que os Europeus se relacionaram. O auge deste crescimento ocorre em particular após os processos de descolonização que antecederam e se seguiram à Segunda Guerra Mundial. Parafraseando Vitorino Magalhães Godinho, «sem o conhecimento destas populações, sociedades, civilizações não parece que seja possível apreender os rumos da expansão marítima ou territorial, nem as formas de conduta dos que com elas entraram em contacto»¹⁵.

De salientar são ainda perspectivas que privilegiam leituras geoeconómicas, como as desenvolvidas por Vitorino Magalhães Godinho¹⁶, na senda de Fernand Braudel¹⁷ ou Frédéric Mauro¹⁸.

Visões comparativas ou de longa duração têm também sido propostas mais recentemente, a par de outras de natureza mais monográfica e local, por vezes seguindo leituras micro-analíticas¹⁹. Ultimamente novas propostas de análise das dinâmicas da expansão têm sido apresentadas, com enfoque para o carácter determinante da atuação de indivíduos e homens comuns, integrados nas chamadas redes informais e auto-organizadas²⁰.

Em simultâneo, a área da logística naval tem cativado a atenção de alguns historiadores, para além das mais clássicas abordagens de membros da Marinha Portuguesa²¹, e entre eles contam-se os

¹² MARQUES, 1988; 1991.

¹³ Veja-se por exemplo a *História da Colonização do Brasil* (1921-1924), a *História de Portugal* (meados – 1930) dirigida por Damião Peres, e a *História da Expansão Portuguesa no Mundo* (1937-1940).

¹⁴ Exemplo disso foi a publicação da *Crónica dos Feitos da Guiné de Zurara, de Esmeraldo Situs Orbis* de Duarte Pacheco ou o *Archivo Historico Portuguez*.

¹⁵ GODINHO, 2008: 33.

¹⁶ GODINHO, 1981-1991; 1990.

¹⁷ BRAUDEL, 1983-1984.

¹⁸ MAURO, 1989.

¹⁹ POLÓNIA, 2007a; BARROS, 2004a; MOREIRA, 1995.

²⁰ POLÓNIA, 2012: 349-372; 2010; 2001: tomo I, 245-255; 2007: vol. I, 377- 400.

²¹ Como Fontoura da Costa, Teixeira da Mota e Rogério de Oliveira.

trabalhos de Francisco Contente Domingues²², Leonor Freire Costa²³, Amândio Barros²⁴ ou Amélia Polónia²⁵.

Apesar de todos os avanços, impulsionados, desde 1986, pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, algumas áreas de estudo permaneceram à margem destas abordagens, pelo menos quando pesquisadas a partir de linhas de tendência mais estruturantes e na longa duração. Uma delas tem a ver com a definição de políticas régias em relação ao Império Português. Algumas obras foram produzidas ou parcialmente dedicadas a matérias sobre políticas comerciais, níveis e formas de monopólio régio ou estratégias de negócio e de rentabilização económica, procedimentos económicos e evoluções políticas conjunturais²⁶. No entanto, neste contexto, ainda são globalmente desconhecidas as estratégias e opções régias (a terem existido enquanto tal) relativas à logística naval que suportou a empresa expansionista.

Mediante esta realidade historiográfica é objetivo desta investigação contribuir para colmatar esta lacuna. Em concreto, procura-se delinear uma aproximação às seguintes questões:

- Existiram políticas régias claras e refletidas sobre os vários setores envolvidos pela logística naval?
- Como reagiu a Coroa Portuguesa aos desafios e exigências impostas pela expansão marítima e comercial no decurso dos séculos XV a XVII?
- Quais as linhas de evolução dessas políticas em função de desafios e contextos?
- Quais os níveis de coordenação e controlo das atividades navais pela Coroa e qual o espaço deixado à iniciativa individual?

Nenhum outro estudo até agora consultado apresenta uma análise profunda destas questões. Algumas achegas foram dadas mas em universos particulares, como é o caso da Carreira da Índia²⁷. Fora deste universo nada se sabe do posicionamento régio em relação a outras carreiras que compunham o mapa naval e comercial transoceânico português. Em última análise, este projeto procura abrir um debate mais circunstanciado sobre estas questões, com a perfeita noção de que apenas abre uma pequena brecha num universo que requer maiores desenvolvimentos que não poderão caber nesta investigação.

²² DOMINGUES, 2008; 2004; s. d.

²³ COSTA, 1997.

²⁴ BARROS, 2004a.

²⁵ POLÓNIA, 2007a.

²⁶ BETHENCOURT & CHAUDHURI, 1998.

²⁷ MATOS, 1994; 2003: 13-21.

OPÇÕES CIENTÍFICAS

Esta investigação centra-se numa análise macro de políticas régias de logística naval na Expansão Portuguesa. Como se conclui da opção adotada, a análise dessa problemática não se circunscreve a uma esfera geográfica particular ou a uma qualquer dimensão de natureza local. Por sua vez, a componente cronológica a trabalhar implica uma análise na longa duração, única capaz de apontar tendências.

O apogeu do Império com a fixação no Atlântico Sul e a expansão para a Índia, por um lado, e os problemas estruturais em consequência do corso e da pirataria que se fazem sentir nas águas movimentadas do comércio marítimo e a forte concorrência no mar exercida por novas potências marítimas, que colocam em causa o poderio naval português, por outro, justificam a incidência da análise sobre os reinados de D. João II (1481) a D. Filipe III (1640). A ambição era a de alargar a observação até ao reinado de D. Pedro II, mas por duas ordens de razões não se prosseguiu esse propósito: 1ª questões de tempo – o período estipulado para a realização desta investigação impediu o alargamento cronológico previsto; 2ª novas configurações político-institucionais surgem, as quais implicariam a dilatação da pesquisa em novas bases e fundos documentais, impossíveis de prosseguir no âmbito da investigação proposta. Note-se que a partir de 1642 cria-se um novo órgão administrativo e tutelar, o Conselho Ultramarino, encarregue de todos os assuntos ultramarinos, cuja produção legislativa se insere numa distinta lógica política e cuja tutela depende de uma díspar instituição arquivística (o Arquivo Histórico Ultramarino).

A investigação teve como finalidade aferir de que modo a Coroa Portuguesa operou no setor da logística naval e como tal compreender as suas reações face às exigências conjunturais impostas à construção de um império de base marítima. Em limite, pretendeu-se iniciar uma reflexão sobre a interferência das políticas de gestão e administração naval no sucesso ou insucesso da empresa expansionista – matéria que será, como se compreende, pela sua complexidade, apenas aflorada nesta investigação.

Com base em instrumentos de pesquisa arquivística – consultados *online* ou *in locu* – foi levado a cabo um recenseamento de todo o tipo de intervenções legislativas da Coroa Portuguesa nas seguintes vertentes: Construção naval (estaleiros; mão-de-obra; matérias-primas; investimento), Organização Naval (frota; armadas de defesa; instituições e procedimentos de enquadramento administrativo e técnico) e Homens do Mar (hierarquia; saberes; reconhecimento social). Diz-se que a análise será macro porque o que se procura apurar são linhas de tendência cotejadas a partir de três procedimentos básicos: 1) um levantamento e registo em bases de dados, de diplomas normativos e de atos avulsos reguladores que identifiquem intervenções régias em matéria de logística naval; 2) uma classificação dessas deliberações, em simultâneo por tipologias documentais e por áreas de atuação; e 3) uma análise estatística de tendências, na diacronia.

O quadro conjuntural dos acontecimentos condiciona as intervenções em estudo. Tornou-se por isso necessário estabelecer categorias ou marcos cronológicos para que a análise e a interpretação a realizar esteja em consonância com os contextos.

O período em causa foi assim fragmentado em três divisões temporais, correspondentes a específicos contextos: 1481 a 1521 – reinados de D. João II e D. Manuel; 1521 a 1580 – correspondentes aos reinados de D. João III e subsequentes reinados de D. Sebastião e D. Henrique, e respetivas regências; 1580 a 1640 – reinados de Filipe I a III de Portugal.

O processo de consolidação do expansionismo português sob a égide da Coroa marca o primeiro marco cronológico. Consolidação e domínio sustentam uma fase de auge do projeto português num panorama internacional, e são marcas dos reinados de D. João II e D. Manuel I. No período de 1481 a 1521 grandes avanços territoriais, políticos e científicos se consubstanciam. Através da navegação do Atlântico Sul, com o domínio das suas águas e territórios litorais em África, atinge-se a edificação da estrutura político-institucional base do Império Português e constroem-se as bases do domínio dos mares para Oriente.

O progresso dos espaços marítimos e territoriais, que incluíam a Índia e a consolidação da Rota do Cabo e Carreira da Índia obrigou a posições mais exigentes quanto à defesa naval e à mobilização dos contingentes necessários para o bom funcionamento das estruturas criadas. Assim, a nível naval, verifica-se um aumento de exigências na construção de embarcações, o que requereu a criação de estaleiros régios, a Ribeira das Naus, e no que toca ao recrutamento de homens para sustentar as armadas de defesa e a Carreira da Índia. A nível técnico, acrescem preocupações com novos regimes e sistemas de navegação e com a preparação dos homens do mar para desempenhos mais complexos exigidos pela Carreira da Índia²⁸.

A instabilidade interna e externa que se faz sentir entre 1521 e 1580, e que compreende os reinados entre D. João III, D. Sebastião e Cardeal D. Henrique, define o segundo marco cronológico selecionado. O contexto de crises cíclicas norteou a política governativa de D. João III, em consequência do corso e da pirataria europeia sobre águas de domínio português²⁹. À guerra no mar soma-se a guerra em terra, dela dependendo a permanência em África, nomeadamente em Marrocos. Por sua deliberação e dos restantes conselheiros, a presença portuguesa em Marrocos reduziu-se de forma substantiva, quer por questões financeiras, quer militares. Em África, a presença portuguesa passava a circunscrever-se basicamente a Ceuta, Tânger e Mazagão.

A menoridade do Rei D. Sebastião, as disputas pela regência que alimentou a governança do Reino sobre diferentes políticas e princípios, a ambição de maior domínio sobre África pelo jovem Rei, e o resultado avassalador de Alcácer Quibir minaram a até então razoável estabilidade do Reino. Uma grande crise política surge, paralela a graves problemas financeiros que o Cardeal D. Henrique tenta solucionar, em resultado do fracasso de Alcácer Quibir, dos resgates dos cativos e dos maus anos agrícolas que se viveram. Por outro lado, o corso inglês, holandês e turco, e o Império Muçulmano no Oriente pressionavam as rotas comerciais portuguesas e encaminhavam-nas para a perda do monopólio, como ocorreu a nível do comércio oriental³⁰.

²⁸ FONSECA, 2005; COSTA, 2005.

²⁹ FERREIRA, 1995.

³⁰ BUESCU, 2008; CRUZ, 2012; MAGALHÃES, 1997: vol. 3, 457-458; POLÓNIA, 2005.

Com a União Dinástica, novas configurações políticas e territoriais são introduzidas no governo do Reino Português tutelado por monarcas espanhóis. Esta problemática marca o terceiro marco cronológico, que compreende o período de 1580 a 1640, ou seja, os reinados de D. Filipe I a D. Filipe III. A governação filipina caracterizou-se por uma abundante produção legislativa, a todos os níveis da realidade portuguesa³¹.

No plano da administração pública assiste-se a uma reforma estrutural e doutrinal no que concerne aos pressupostos legislativos, graças às conceções político-governativas dos Reis Católicos, inovadoras para a época, e às configurações do Estado-Moderno que, gradualmente, se afirmava entre os regimes políticos governativos da Europa. As cortes, instituição primordial nas decisões políticas até à época, perdiam significado e poder, nomeadamente a partir da governação de Filipe II e III. Doutrinalmente, uma política orientada para representações individuais, mais do que representações em assembleias plenárias afirma-se, a par da importância dos conselhos e dos tribunais. Esta nova constituição político-administrativa fez com que o corpo governativo do Reino fosse hierarquizado com um centro, que seria a capital, e um corpo, representado pela restante extensão territorial – cidades e vilas notáveis. Em corolário, o modelo de governança perde um número significativo de conselhos para ser composto por membros limitados que controlam o aparelho governativo, que se desenvolve em torno de um centro, dando força a um modelo político de representação burocrática ou sinodal³².

O sistema político de representação, aplicado a partir da dominação espanhola, favorece o contacto entre o centro e a periferia. Com um grupo de representantes era fácil a reunião, ao contrário das cortes, dado o elevado número de concelhos que a compunham, tornando o controlo régio mais incisivo e eficaz. Vários conselhos são criados para o auxílio governativo e controlador do Rei, claramente sem manobras de gestão independente. Foi o caso do Conselho da Fazenda, que arrecadava as receitas, controlava as despesas régias e detinha jurisdição sobre o despacho de naus e armadas para a Índia, a compra e administração de produtos como a pimenta, dos direitos alfandegários e da cobrança das rendas reais no Brasil, Guiné e Ilhas; do Conselho de Portugal para aplicação burocrática em Portugal das decisões tomadas em Madrid; do Conselho de Estado, que se tornou num órgão de coordenação governativa; e do Conselho da Índia, com o intuito de administrar matérias referentes ao Ultramar³³.

Portugal molda-se à imagem do modelo administrativo espanhol, e tal é claro na conduta política implementada na gestão do espaço português, que assume uma feição mais legisladora e que revela o reforço da soberania e da ação legislativa do Rei.

Ter-se-ia idêntica tendência firmado no âmbito da logística naval? Até que ponto as orientações seguidas em Espanha se vêm a aplicar a Portugal? No caso espanhol, os monarcas tiveram uma forte preocupação com a escassez de contingentes navais e fomentaram, em consequência, uma reforma naval. A normalização da construção naval por meio de regimentos, a formação devida dos homens do mar e o ensino técnico acerca de como construir embarcações foram os pilares sobre os quais a

³¹ BOUZA, 2013; OLIVAL, 2012; OLIVEIRA, 2012.

³² HESPANHA, 1989: 52-53.

³³ MAGALHÃES, 1997: vol. 3, 83-88.

reforma se debruçou. Para o caso português, desconhecem-se ações semelhantes, mas sabe-se que Mestres portugueses foram incluídos, como conhecedores da atividade de construção, na reforma empreendida. Isto revela que o governo espanhol não estava alheio ao que se passava em Portugal, nomeadamente a nível da construção e do ensino naval³⁴.

Todos os contextos apresentados se revelam fulcrais para a investigação a desenvolver. Sendo plausível que a promulgação de deliberações seja condicionada pelas circunstâncias conjunturais, pelo perfil da ação governativa, marcada pelo cunho pessoal do monarca e pelas manobras de gestão ultramarina, que implicam reestruturações administrativas e financeiras, estas serão vertentes a ter em consideração na análise das tendências apuradas.

³⁴ HESPANHA, 1989: 52-53; MARCOS, 1988: 121-122.

CAPÍTULO 1

FONTES E METODOLOGIA

1.1. TIPOLOGIAS DOCUMENTAIS

A pesquisa documental realizada circunscreveu-se a deliberações régias sobre questões de logística naval no período apontado (1481-1640). O corpo documental recolhido tem, pois, exclusivamente uma função legislativa e regulamentadora. Optou-se por se restringir a análise a deliberações emanadas do Rei e dos órgãos do poder central, em Lisboa, excluindo-se as dimanadas de outros seus representantes, nomeadamente o vice-rei da Índia ou o governador-geral do Brasil.

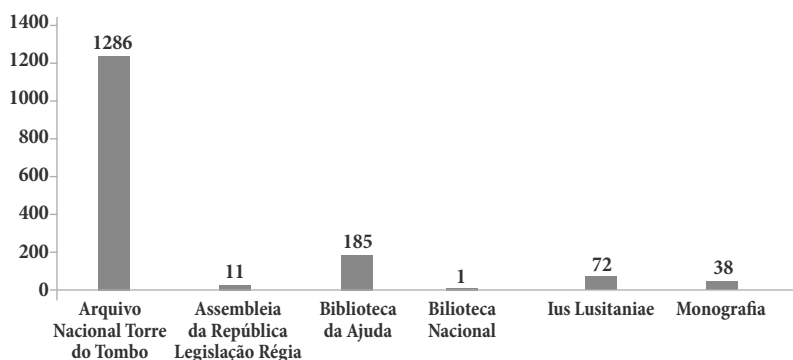
Entre os fundos documentais explorados, contam-se as Chancelarias Régias, de D. João II a D. Filipe III, o Corpo Cronológico, as Gavetas da Torre do Tombo e as Leis da Torre do Tombo. Por outro lado, observou-se toda a Legislação Régia disponível no *Ius Lusitaniae*³⁵ e no arquivo *online* da Assembleia da República³⁶, e ainda em coletâneas impressas de documentação legislativa. A documentação avulsa reunida em coletâneas, existente na Biblioteca da Ajuda revelou-se também de grande valor informativo para este projeto.

Outros fundos foram batidos, nomeadamente os Livro das Monções da Torre do Tombo, não incluídos no acervo documental tratado, por obrigarem a uma consulta integral do seu conteúdo, a fim de se compreender qual o produtor de informação, já que o índice existente na Torre do Tombo não é claro a este nível. Como se depreende, tal tarefa seria difícil de executar, dado o tempo destinado à realização deste projeto. Por esta mesma razão, o Arquivo Geral de Simancas, nomeadamente o fundo de *Guerra y Mariña*, ficou de momento também excluído desta abordagem.

Outras fontes foram compiladas a partir da sua publicação integral, em coletâneas documentais ou como apêndices em fontes publicadas.

Como se pode comprovar pelo gráfico 1, o acervo documental recenseado compreende um total de 1594 documentos. A sua maioria foi recolhida nos fundos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, seguindo-se os originários da Biblioteca da Ajuda, recolhidos em miscelâneas.

Gráfico 1 – Corpo documental por proveniência arquivística



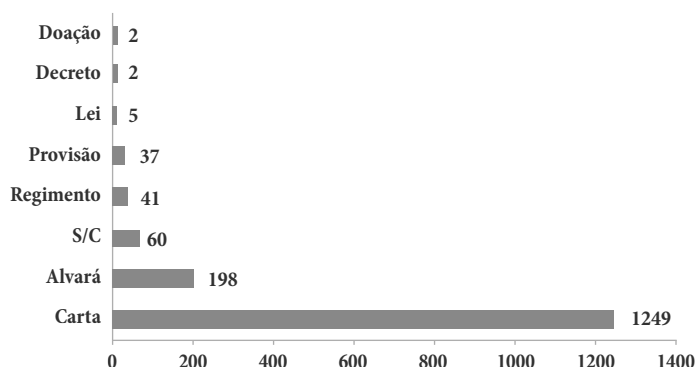
³⁵ <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>.

³⁶ <http://legislacaoregia.parlamento.pt/Pesquisa/Default.aspx?ts=1>.

Os instrumentos de pesquisa arquivística e os índices de coletâneas documentais foram percorridos, primeiro exaustivamente, para identificar lógicas de indexação, passando-se depois a usar palavras-chave relacionadas com as dimensões e os agentes ligados à logística naval: instituições, cargos, atividades. Ressalve-se que nem sempre o método de pesquisa adotado passou pelo recurso às palavras-chave. Alguns fundos de documentação, como foi o caso dos Livros das Monções ou das Leis, exigiram uma busca exaustiva, por falta de um índice onomástico ou remissivo.

Do ponto de vista tipológico, entre o manancial legislativo apurado contam-se alvarás, várias tipologias de cartas, decretos, doações, leis, provisões, regimentos e alguns outros, de impossível classificação jurídica ou diplomática, como por exemplo a deliberação de 1529, *Regulamento do capitão do caravelão que assegura a ligação entre São Jorge da Mina e São Tomé*³⁷ e de 1630, *Cópia da consulta sobre o regimento que se devia dar a duas naus para a sua torna-viagem da Índia*³⁸. O gráfico que se segue apresenta a distribuição total dos diplomas reunidos com a finalidade de se perceber números e multiplicidade de suportes jurídicos.

Gráfico 2 – Diplomas normativos: números totais



Entre as tipologias documentais identificadas, as cartas e alvarás registam o maior número. Razões de pendur legislativo e jurídico, nomeadamente de carácter interventivo, com aplicabilidade casuística ou duradoura, e em consonância com as necessidades políticas e administrativas, como se explicará posteriormente, justificam os valores apurados.

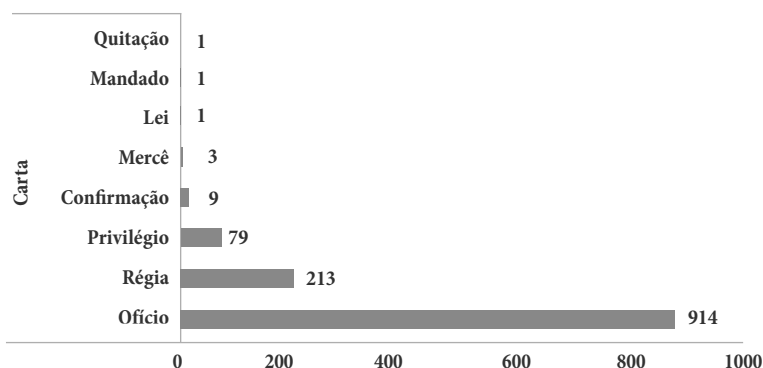
Várias são as tipologias de cartas que se identificam ao observar o mapa dos diplomas legislativos catalogados. Na época em análise, juridicamente, coexistiam cartas de quitação, de privilégio, de ofício, de mercê, de mandado, de lei, de confirmação, e cartas régias sem outra designação. As tipo-

³⁷ BALLONG-WEN-MEWUDA, 1993: tomo II, 600-607.

³⁸ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 118, n.º 12.

logias apresentadas somente remetem para aquelas encontradas no acervo documental em causa. Do seu total destacam-se as cartas de ofício e as cartas régias, como se vê no gráfico 3.

Gráfico 3 – Cartas: distribuição tipológica e numérica



Trabalhar com tipologias jurídicas como as mencionadas obriga a um conhecimento dos conteúdos a que se destinam e o período de tempo durante o qual vigoram. Os estudos sobre esta problemática são escassos, como justifica a afirmação de António Manuel Hespanha:

*a doutrina jurídica moderna distingue (a partir de quando?) uma série de tipos bem identificados de actos «legislativos» – cartas de lei, regimentos, alvarás, provisões, cartas régias, portarias, decretos, avisos, assentos. Mas não está estudado o uso de cada uma destas formas ao longo dos séculos XV a XVII ou a sua articulação mútua; nem, muito menos, o significado jurídico, político ou simbólico de preferência por uma delas*³⁹.

Todavia, a literatura enciclopédica⁴⁰ apresenta algumas considerações, embora diminutas e não para todos os atos citados, que nos podem ajudar, com as restrições referidas por António Manuel Hespanha, a uma melhor aproximação aos diversos discursos normativos contemplados na documentação. Mesmo com o recurso a enciclopédias e bibliografia jurídica, só é possível tecer apreciações acerca de alvarás, cartas de mercê, cartas de privilégio, provisões e regimentos.

Os alvarás são atos legislativos validados por assinatura régia e por despacho na chancelaria. Ao contrário das cartas de lei, que também tinham o mesmo sistema de validação, os alvarás eram promulgados para regular situações aplicadas por um prazo inferior a um ano. À época, e mediante as circunstâncias a normalizar, adquiriam denominações específicas ou adjetivadas. Existiam alvarás de

³⁹ HESPANHA, 2003: 143.

⁴⁰ BLUTEAU, 1712-1727; GRIS, 1984-1995; SERRÃO, 1963-1971; SILVA, 1949-1959.

busca, com ordem de captura de um indivíduo; alvarás de correr ou salvo-conduto; alvarás de doação ou de privilégio, ofício ou graça; alvará de éditos para que o indivíduo ausente comparecesse a um juiz; alvarás de fiança, passado pelo Rei a quem cometeu um crime; alvarás de lembrança para o Rei fazer mercê à pessoa que o apresentasse; e alvarás de soltura, assinados pelo juiz com a finalidade de detenção de alguém⁴¹.

Concessões como de graça e benefício estavam incluídas na promulgação de cartas de mercês. A sua finalidade consistia na concessão de recompensas a alguém que assim o merecesse⁴². Semelhantes no que respeita aos pressupostos a que são destinados, os privilégios tinham como objetivo beneficiar terceiros com regalias. Em termos de categorias, podiam ser: *contra ius* quando tinham uma exceção ou derrogação de uma lei para aquela situação; *secundum ius* ou *praeterius* quando eram uma lei; *onerosos e graciosos* quando estabelecem um cargo em consequência de um contrato oneroso; *favoráveis* ou *odiosos*, quando concedem favores a terceiros, podendo ter encargos pessoais e reais⁴³.

Uma provisão correspondia a uma ação de prover com díspares aplicações – mercê, dignidade, ofício, cargo ou exercício de uma profissão, tendo o Rei como outorgante⁴⁴.

Um regimento, por sua vez, era um «corpo de normas relativas à organização e ao funcionamento interno de órgãos colegiais ou de certas instituições ou pessoas coletivas e traduz simultaneamente um princípio de auto-organização e um princípio de autovinculação»⁴⁵. No caso dos regimentos de ofícios, a sua promulgação destinava-se a regularizar a prática de um ofício, a impor disciplina interna ao desempenho de uma profissão ou a estabelecer regras de exame a uma candidatura, a Mestre de ofício, por exemplo. Permite ainda a estruturação de formas de autoridades e a discriminação de deveres dos agentes envolvidos⁴⁶.

Ainda que o foco deste projeto não seja o estudo dos diplomas do ponto de vista jurídico, estes dados poderão vir a revelar-se úteis para a análise do significado e do impacto das deliberações régias identificadas.

1.2. OPÇÕES METODOLÓGICAS

O universo documental tomado como base para esta investigação levou a uma reflexão acerca da metodologia a adotar para a sua análise. A sua dimensão numérica e dispersão arquivística inviabilizou, no curto espaço de um ano, tempo definido para esta investigação, a análise de conteúdo de toda a documentação compulsada. Após ponderadas duas possibilidades: a limitação do universo de análise, por exemplo a apenas um reinado, ou a prossecução de uma análise mais vasta, mas menos aprofundada, em termos de conteúdo, optou-se pela segunda estratégia. Essa decisão implicou dois

⁴¹ ALBUQUERQUE, 1963: vol. 1, 1538-1539.

⁴² BLUTEAU, 1716: vol. 5, 430-432.

⁴³ TORRES, 1971: 489; BLUTEAU, 1720: vol. 6, 751-752; LEITE, 1973: vol. 15, 1122.

⁴⁴ SILVA, 1955: vol. 8, 817-818.

⁴⁵ MIRANDA, 1974: vol. 16, 80-81.

⁴⁶ LANGHAN, 1943: vol. 1, XII-XXII.

procedimentos metodológicos: a criação de taxonomias de classificação das áreas de incidência dos diplomas, e a opção por uma abordagem estatística, prévia a qualquer análise mais profunda e exaustiva de conteúdo.

Em termos estatísticos, desenvolver-se-á uma distribuição na diacronia, tendo como critério os marcos dos vários reinados; por tipologia de ato (tipologia jurídica) e por área de intervenção (de acordo com a taxonomia criada). Uma abordagem diacrónica permitirá a observação de linhas de atuação, tendo em conta as dinâmicas conjunturais identificadas e o peso das normas aplicadas para a estruturação do Império Ultramarino Português.

Em paralelo, selecionou-se um número limitado de documentos considerados mais estruturantes para uma análise mais fina, em concreto:

o Regimento sobre os oficiais de navegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular (1591) e *Regimento sobre a matrícula da gente de navegação deste reino, oficiais da fabrica de navios, carpinteiros e calafates, condestables, bombardeiros, cordoeiros que sua majestade manda que se use na forma dele declarada* (1626)⁴⁷; *o Regimento das Casas da Índia e Mina*⁴⁸; *o Regimento da Casa da Índia*⁴⁹; e *o Regimento do Cosmógrafo-mor* (1592)⁵⁰

– para nestes também se identificar áreas prioritárias de intervenção, em contexto.

A complexidade implicada na indexação temática dos documentos exigiu o desenvolvimento de um exercício de taxonomia – de classificação temática – que não foi fácil. Primeiramente, certas deliberações incidem em mais do que um domínio de intervenção, e em segundo lugar há deliberações muito particulares que dificultam a sua anexação a uma estrutura classificativa pré-elaborada, ou seja, não cabem na estrutura criada, ou levantam dúvidas de difícil resolução.

Foi feito um esforço no sentido de criar grandes categorias que enquadrassem os objetos de análise, e fragmentá-las depois, de acordo com componentes ajustados ao domínio naval em consideração e aos sugeridos pelas fontes e seus conteúdos. A classificação consistiu na organização de um nível descritivo A e B (entendidos do maior ao menor), que albergasse as grandes categorias de intervenção, e na possibilidade de um mesmo documento ser classificado em dois domínios temáticos em simultâneo.

Em consonância com a sua proveniência, a descrição e sumariação da documentação indica ano ou reinado de produção, cumulativa ou em alternativa. No caso das Chancelarias Régias, por exemplo, que apresenta um dos maiores contingentes de documentação recenseada, os índices apenas indicam o reinado de elaboração e não a data específica do documento. Do mesmo modo, os reinados de D. Sebastião e do Cardeal D. Henrique estão agrupados nos mesmos índices dos livros de Chancelaria, pelo que serão observados e analisados em conjunto, fazendo parte, de resto, do mesmo corte temporal.

⁴⁷ COSTA, 1989: 89-125.

⁴⁸ PERES, 1847.

⁴⁹ LUZ, 1992.

⁵⁰ SILVA, s. d.

Outros documentos não são incluídos nesta organização temporal pelo facto de as suas datações serem indeterminadas e poderem porventura apontar para compilações de medidas tomadas em diversos reinados⁵¹. A análise desses documentos não será excluída, mas realizada separadamente.

De um corpo documental de 1594 documentos somente se trabalhará com 1546. Um número total de 48 foi excluído por não parecer caber em nenhuma das categorias analisadas. Destes, alguns documentos prendem-se com questões de náutica, com a regulamentação de questões mais miúdas referentes à vida a bordo⁵², com registos de arqueação de embarcações, com dinâmicas de carácter comercial e com a regularização de procedimentos em alfândegas e barras marítimas. Esta opção em nada inviabiliza a representatividade da amostra remanescente, de 1546 registos de documentos.

As categorias de classificação por que se distribui o corpus documental analisado são 6, e incluem: Administração Naval, Construção Naval, Carreiras Marítimas, Frota Naval, Organização Naval e Homens do Mar.

Em árvore, as respetivas subclassificações são as seguintes:

Tabela 1 – Taxonomia da base documental

Categorias	Subcategorias
Administração Naval	Instituições
	Cargos
	Despacho de navios
Construção Naval	Espaço
	Investimento
	Mão-de-obra
	Matérias-primas
Carreiras Marítimas	Logística
	Náutica
	Vida a bordo
	Riscos

(cont.)

⁵¹ A saber: *Regimento das Casas da Índia e Mina* (PERES, 1847), o *Regimento da Casa da Índia* (LUZ, 1992) e a *Memória do regimento que Diogo Lopes devia usar na armada que ia para o Estreito de que ele era capitão-mor* (ANTT, Gavetas, XV, mç. 1-15).

⁵² Exemplo: *Carta Régia de 2 de Novembro de 1628. Providências para evitar que a bordo das naus e caravelas se cometam blasfémias de Deus e outros semelhantes delitos* (*Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa* – 1627-1633: 136).

Categorias	Subcategorias
Frota naval	Aquisição de navios
	Exclusividade e Protecionismo
	Arqueação e tipologia
	Defesa
	Curso
	Fretamento
	Tripulação
Organização Naval	Recenseamento
	Recrutamento
	Abastecimento
	Financiamento de armadas
	Organização de armadas
Homens do Mar	Cargos/ ofícios
	Privilégios
	Progressão na carreira
	Tripulação
	Remuneração
	Tributações
	Penalizações

Como facilmente se compreende do exposto, este trabalho é visto como um instrumento operativo e preparatório de outras investigações futuras. Entendeu-se ser necessário apurar primeiro tendências gerais para só depois se analisar, de uma forma micro e específica, concretos domínios de intervenção legislativa que pareçam merecer uma investigação mais aprofundada.

CAPÍTULO 2

PERSPETIVAS HISTORIOGRÁFICAS
SOBRE LOGÍSTICA NAVAL

Do ponto de vista da produção bibliográfica sobre a temática a abordar, vários são os estudos produzidos, a que este trabalho não ficou alheio. As pesquisas e leituras realizadas organizaram-se de acordo com os objetos em análise. O universo bibliográfico consultado circunscreveu-se às problemáticas em torno da construção naval; organização da navegação e defesa naval; e homens do mar (recrutamento, formação, creditação, privilégios e formas de penalização). É difícil padronizar as obras consultadas pelos conteúdos a que aludem, visto que algumas abordam mais de que um conteúdo. No entanto, será feito um esforço para que sejam descritas de acordo com os principais temas que exploram.

2.1. CONSTRUÇÃO NAVAL

Consideráveis são os estudos sobre construção naval que merecem atenção, ao dar informações cruciais sobre o desenvolvimento técnico e a conduta empreendedora desta atividade industrial. Os conteúdos apresentados remetem para estudos de caso, ou seja, análises desenvolvidas sob o prisma de uma localidade ou de uma rota marítima.

Os estudos de Leonor Freire Costa para a Rota do Cabo e Ribeira das Naus⁵³, de Amélia Polónia para a localidade de Vila do Conde⁵⁴ e de Amândio Barros para os estaleiros portuenses⁵⁵ são estruturantes para a temática referenciada. Todos analisam as várias dimensões que esta questão pressupõe: estaleiros, contingentes e níveis de construção e matérias-primas, e discutem algumas medidas legislativas para o seu fomento e desenvolvimento, aos olhos de cada estudo em particular.

A tutela administrativa e os fins de exploração de um estaleiro parecem ter orientado o seu funcionamento e os seus níveis de produção. Entre os estaleiros nacionais de destaque para a época – Lisboa, Porto, Vila do Conde (Azurara e Vila do Conde), Aveiro, e os algarvios –, sabe-se que o primeiro, o da Ribeira das Naus era de controlo eminentemente régio, desde o século XVI, ainda que tendo, também, uma parte reservada ao uso de construtores privados. O estaleiro da Ribeira das Naus, assim designado, destinava-se à construção de embarcações para a Carreira da Índia ou Rota do Cabo, da qual o monarca era o principal armador.

Contudo, o recurso, por parte da Coroa, a outros estaleiros, não deixou de se realizar. D. João III recorreu aos estaleiros algarvios para a construção de caravelas, a fim de constituir uma frota de defesa do Estreito. Nos primeiros anos da Rota do Cabo, sobretudo no tempo de Vasco da Gama, as naus eram construídas em estaleiros do Porto e de Aveiro. Poucos anos depois, Lisboa assumia-se como o centro da construção destas naus de elevada capacidade. Contratos de produção pagos a estaleiros externos eram uma constante, o que demonstra falta de resposta aos elevados pedidos colocados ao estaleiro de Lisboa. Porém, isto não significou que estes estaleiros tivessem magnitude semelhante aos de Lisboa⁵⁶.

⁵³ COSTA, 1997.

⁵⁴ POLÓNIA, 2007a.

⁵⁵ BARROS, 2004a; 2006: vol. 1, 131-141.

⁵⁶ COSTA, 1997: 134-137, 147.

O encorajamento de produção de tutela régia para os estaleiros portuenses passou pela construção de galeões. No período preciso de 1576 a 1585, razões de reforço dos contingentes navais, sobretudo num período de eminente guerra contra a Inglaterra, justificam a atenção dada pela monarquia portuguesa aos estaleiros do Porto. Evidentemente que o enfoque não era novo, já que D. João II e D. Manuel I, que segue, neste pressuposto, a política do seu antecessor, perceberam as potencialidades destes estaleiros na atividade que lhes competia, não só de navios de pequeno calado, como também de dimensões significativas (acima de 180 toneladas). Este incremento, que se intensifica progressivamente, com forte incidência na fase de dominação filipina, revela uma orgânica sólida e um processo de modernização técnica dos estaleiros portuenses⁵⁷.

Os contingentes navais que compunham as rotas das Ilhas Atlânticas (Canárias, Cabo Verde e São Tomé), do Brasil, das Índias de Castela e com mais representatividade das do Norte da Europa (Antuérpia), eram provenientes dos estaleiros de Vila do Conde. Especializados na construção de embarcações de elevada tonelagem, estes estaleiros viram as suas construções corresponderem às necessidades e expectativas régias em termos de tipologia e volumetria. O peso crescente que o porto vila-condense adquire adveio do sentido de oportunidade de uma política de favorecimento e impulso régio para a construção naval. Na falta de recursos económicos para sustentar os altos custos de construção, os vila-condenses aproveitaram as parcerias informais estruturadas neste domínio, com o intuito de usufruírem dos subsídios e das isenções tributárias na importação de matérias-primas para a indústria em causa⁵⁸.

Apesar de a Coroa encomendar embarcações fora do estaleiro régio não implica que essas embarcações não passassem, em muitos casos, pelo estaleiro lisboeta. Pelo facto de Lisboa ter um estuário com capacidade de receber embarcações de elevado calado, ao contrário da maioria dos caudais dos restantes portos em consequência do assoreamento dos rios; e por, na Ribeira das Naus, se concentrar mais variedade de materiais de construção devido ao fluxo comercial, justifica que muitas embarcações iniciadas em outros estaleiros fossem finalizadas em Lisboa, segundo Amândio Barros⁵⁹. A circunstância acrescida de aí se fazer também a arqueação dos navios (avaliação da sua tonelagem) com o fim de os seus proprietários e/ou construtores virem a auferir prémios pecuniários ou isenções no aparelhamento dos navios, justifica o desvio de embarcações «pré-fabricadas» para este espaço portuário.

O espaço destinado à indústria naval delimitava-se de acordo com as necessidades, quer estruturais quer dimensionais, das embarcações a construir. Muitos desses espaços conheciam uma reutilização pública quando extintas aquelas atividades, o que prova que esta interferia na vida quotidiana da área em que estava inserida, e exigiam, para ocupação, a concessão de licenças camarárias prévias. Por outro lado, o desenvolvimento de um estaleiro naval dependia das condições de navegabilidade e de acesso marítimo, visto que o assoreamento das barras condicionava a construção de embarcações

⁵⁷ BARROS, 2004a: vol. 1, 266-304.

⁵⁸ POLÓNIA, 2007b: vol. 1, 264-266.

⁵⁹ BARROS, 2004a: vol. 1, 314-316.

de grande porte. Isto veio a favorecer, em contraposição a esta situação, intervenções régias de melhoria das infraestruturas (foi o que aconteceu para o caso de Vila do Conde)⁶⁰.

A construção naval, além de corresponder às necessidades navais do poder central, era suportada por outro sector estruturante da dinâmica expansionista – o transporte privado. Por norma, a produção dependia de uma encomenda de um proprietário que se encarregaria, por vezes, da sua exploração direta, ou seja, através do seu fretamento ou uso direto para transporte de mercadorias. Assim, o senhorio acumulava o papel de proprietário, Mestre, armador e ainda mercador. De forma a adaptar a embarcação à finalidade pretendida e corresponder às suas exigências, o proprietário fixava as dimensões e arqueação do navio a construir. Todo o processo de fabrico implicava acesso a mão-de-obra especializada: Mestres, Carpinteiros e Calafates. A produção de um navio não se compaginava, na prática, com um serviço pago no final da empreitada e o Mestre carpinteiro não recebia na totalidade os seus honorários. Cabia ao futuro proprietário conceder o valor a pagar em terços, sendo o primeiro no início da produção, ou por meio de matérias-primas⁶¹.

Nos variados portos nacionais, incluindo Lisboa, existia um corpo de elite de carpintaria e de Calafates que garantiam a oferta de mão-de-obra. Era composto por Mestres destes ofícios examinados pelos oficiais da Ribeira, em número fixo. A este grupo, os monarcas foram concedendo inúmeros privilégios, como isenções de prestação de obrigações e encargos concelhios, entre outros. A criação de estaleiros régios em Lisboa, que contribuiu para um aumento das encomendas régias, implicou um encaminhamento de mão-de-obra de espaços litorais vastos para o centro de produção naval – Lisboa. A jusante, esta posição facilitava o avanço técnico, pela transferência de saberes, uma vez que a mão-de-obra mais qualificada estava concentrada num só espaço. Contudo, o porto de origem dessa mão-de-obra compulsivamente recrutada, qualquer que ele fosse, sofria diminuição da sua atividade, não só pela saída de mão-de-obra especializada, mas também pelas limitações impostas à transmissão do conhecimento, nesse particular porto de mar⁶².

A construção naval teve significativo impulso em Quinhentos, quer devido ao aumento da procura, quer devido à implementação de medidas régias que visavam responder às necessidades do Estado e posteriormente às especificidades das rotas marítimas. As iniciativas régias de fomento e exploração naval procuravam aumentar o número e a volumetria da frota mercante. Daí que se compreenda que as medidas de incentivo eram diretamente proporcionais à volumetria das embarcações, e tendiam a favorecer algumas tipologias, como é o caso dos galeões em finais do século XVI.

Em paralelo, e desde D. Manuel, com a legislação implementada em termos de fretamentos, verifica-se um dirigismo económico que consistia na interferência da Coroa na esfera económica, ao tabelar preços de fretes e ao dar preferência à frota nacional. Desta forma, o monarca interferia na livre escolha do melhor frete, da mesma forma que se fará com a obrigação, na 2ª metade do século XVI, de os armadores incluírem artilharia a bordo. O incentivo político passava pela concessão de prémios, privilégios e subvenções. Só assim os armadores conseguiam superar os elevados custos de

⁶⁰ POLÓNIA, 2007a: vol. 1, 286-289.

⁶¹ COSTA, 1997: 163-169.

⁶² COSTA, 1997: 273; BARROS, 2004a: vol. 1, 251.

investimento em navios de elevado porte. Com tal política, os custos de produção seriam partilhados e com a deliberação de somente se arquearem navios nacionais, garantia-se a continuidade da atividade nos estaleiros nacionais⁶³.

A produção naval dependia de um conhecimento científico e técnico sustentado, sem o qual o desenvolvimento a que se assiste neste período seria impensável. O estudo de Francisco Contente Domingues⁶⁴, resultante da sua tese de doutoramento, é o mais explícito quanto ao processo de formação de uma literatura técnica que norteou este setor industrial. Na opinião de Francisco Contente Domingues, a literatura sobre a construção naval, produzida entre 1580 e 1630, divide-se em três categorias: a) tratados, b) regimentos gerais e c) regimentos especiais. Dos tratados fazem parte obras como o *Livro da Fabrica de Naos* de Fernando de Oliveira⁶⁵, o *Livro Primeiro de Architectura Naval* de João Baptista de Lavanha⁶⁶ e o *Livro de Traças de Carpintaria* de Manuel Fernandes⁶⁷. Estes livros individualizam-se por terem um autor próprio e por descreverem a regra geral, por vezes aplicada a algum tipo de construção como é o caso do *Livro de Traças de Carpintaria*, igualmente o mais completo dos três. Ao observar cada tratado conclui-se que o primeiro apresenta as questões teóricas e gerais, pela primeira vez, deste quadro construtivo; o segundo foca os elementos essenciais à construção, um pouco despojada de questões teóricas, uma vez que se está a falar de uma obra de um engenheiro; e por fim, o terceiro apresenta-se como um manual onde descreve a prática de construção.

Os regimentos gerais, que se destinavam à construção em geral de embarcações, de que não se conhece ano de produção nem autor, repartem-se em duas subcategorias: 1) aqueles que referem disposições destinadas a um tipo de navio, por exemplo um galeão de 500 tonéis – 42 regimentos contados; 2) os regimentos que se centram em partes do navio e à aplicabilidade de certos complementos à tonelagem pré-definida – 7 regimentos no total. Os regimentos especiais, reduzidos na sua percentagem face aos demais, compreendiam normas de construção de navios particulares. Medidas, regras e orçamentos eram descritos neste tipo de regimentos⁶⁸.

Se falarmos das embarcações criadas entre 1420 e 1570/1580 reconhecem-se dificuldades em descrevê-las e caracterizá-las por falta de informação sobre as mesmas. No entanto, com o aparecimento de uma literatura tratadística – tratados técnicos –, por volta de 1600, as tipologias e características das embarcações tornaram-se mais precisas, pelo que se revela, hoje, mais fácil conhecê-las. Em contrapartida, cinquenta anos passados sobre este aparecimento, há uma diminuição da sua publicação e conseqüentemente dificuldade em conhecer as embarcações. Em suma, «os navios portugueses de 1600 conhecem-se melhor que os de 1500 ou 1650»⁶⁹.

⁶³ COSTA, 1997: 27, 35-36.

⁶⁴ DOMINGUES, 2004.

⁶⁵ OLIVEIRA, 1898: 149-221.

⁶⁶ LAVANHA, 1965: vol. IV, 221-298.

⁶⁷ FERNANDES, 1989.

⁶⁸ DOMINGUES, 2004: 24-33.

⁶⁹ DOMINGUES, 2004: 14-15.

As obras de João da Gama Pimentel Barata⁷⁰ e de Francisco Contente Domingues⁷¹ apresentam uma detalhada descrição das várias tipologias navais existentes na história marítima portuguesa, identificada a partir de tratados de arqueologia naval. Contente Domingues faz uma exposição sobre as características das embarcações existentes entre os séculos XV e XVI, a saber: barcas (datadas do século XV e destinadas à pesca ou navegação de cabotagem e fluvial, sendo estas as primeiras a remar além-mar), barinéis (igualmente referenciados no século XV, rapidamente foram substituídos pela caravela latina na exploração marítima), caravela latina (inicialmente de navegação fluvial sofre alterações no sentido de se adaptar às exigências da descoberta marítima e torna-se a embarcação típica dos descobrimentos portugueses), caravela redonda (designada essencialmente como caravela de armada, uma vez que era incorporada nas frotas como embarcação de apoio, surge referenciada entre os finais do século XV e inícios do XVI e foi o primeiro navio preparado para guerra em alto mar), naus (criadas para corresponderem às exigências das águas do Sul Atlântico e a viagens de longa duração, sobretudo as da Índia), galeão (destinado essencialmente para a guerra, a sua capacidade de carga fez com que fosse uma embarcação multifacetada – além da guerra desempenhava o papel de transportador comercial) e navios de remo ou outras embarcações (mais fáceis de manobrar foram empregues em variadas funcionalidades, como a defesa da costa, quer no Mediterrâneo, em África, ou mesmo no Oriente). João Pimentel Barata vai mais longe quanto às tipologias que apresenta, mas o estudo de Contente Domingues é mais claro e mais compreensível ao nível dos conteúdos.

Segundo Pimentel Barata, a evolução técnica naval que ocorre no período em causa deveu-se essencialmente à adaptação às exigências das águas a navegar e às viagens que se efetuavam. Condições favoráveis que se evidenciaram entre 1425 e 1450 até meados do século XVII permitiram a construção de três tipos de embarcações

que dominaram a navegação no Atlântico. Assim, entre 1433 e 1441 aparece a caravela, que domina a circulação para a costa africana, substituindo a barca, o barinel e o bergantim. Isto demonstra a progressão técnica que se vai consolidando desde esta altura. Já com a Carreira da Índia e indo ao encontro das suas exigências técnicas – arqueação rentável e resistência às longas viagens – aparece navios destinados ao alto-mar como a grande nau de comércio e o galeão⁷².

2.2. ORGANIZAÇÃO NAVAL

Abordar a temática da organização da navegação implica dominar questões em torno das tipologias navais, dos contingentes que compunham frotas e carreiras marítimas, bem como compreender ações de defesa marítima e de preparação de armadas, para além dos particulares condicionaismos geoclimáticos e geomorfológicos de cada rota e carreira.

⁷⁰ BARATA, 1986: vol. I, 203-302.

⁷¹ DOMINGUES, s. d.

⁷² BARATA, 1986: vol. I, 207.

A geomorfologia, os condicionamentos de navegação, a viagem e a vida a bordo das carreiras marítimas foram alvo de achegas consideráveis se observarmos a bibliografia consultada. Evidentemente que a carreira que reúne mais produção historiográfica é a Carreira da Índia. Leonor Freire Costa⁷³, Charles Boxer⁷⁴, Artur Teodoro de Matos⁷⁵ e numa obra em autoria conjunta, Paulo Guinote, Eduardo Furtuoso e António Lopes⁷⁶ redigiram sínteses sobre esta carreira, considerada por muitos como central nas transações comerciais e navais da Expansão Portuguesa. Com abordagens díspares, desde o ponto de vista do estaleiro naval de construção dessas embarcações, incluindo os estaleiros ultramarinos, ao estudo de naufrágios e perdas de embarcações, à análise de percursos e escalas⁷⁷, a bibliografia disponível permite criar um painel sólido de apreciações sobre a Carreira da Índia, não acompanhado, porém, pelas restantes, com exceção para a Carreira do Brasil, para um período posterior, que mereceu a atenção de Leonor Freire Costa, no período da União Dinástica⁷⁸.

As dimensões e exigências da Carreira da Índia faziam com que a sua frota em nada se pudesse comparar com as pequenas embarcações dos vários portos nacionais que se destinavam às Ilhas Atlânticas, ao Brasil, à Costa Ocidental Africana ou mesmo ao Norte Atlântico. Quer a nível da arqueação, de investimento de construção e manutenção, quer a nível da sua durabilidade, é difícil estabelecer relações de comparação. Enquanto as pequenas embarcações com uma só viagem anual, e sem sofrerem elevados desgastes, exigiam um investimento possível de rentabilizar em 10 anos, as naus da Carreira da Índia teriam de realizar mais 3 viagens para, minimamente, rentabilizar o investimento⁷⁹.

A Carreira da Índia era composta por naus que, nos primeiros 30 anos, atingiam as 400 toneladas. A frota de ida era composta por cerca de 7 a 14 navios e sofre uma redução para metade aquando do regresso. Muitas das remanescentes desempenharam funções comerciais e militares nos mares da Ásia. No século XVI, os contingentes navais passam a ter entre 600 e 1000 toneladas e a frota anual é reduzida para 5 navios. Perante este aumento, a Coroa intervêm no sentido de controlar o crescimento gradual de capacidade volumétrica, ao promulgar, em 1570, um decreto que proibia a construção, para a Carreira da Índia, de embarcações com mais de 300 e 450 toneladas. Todavia, a deliberação régia não foi respeitada e no último quartel do século XVI construía-se em Lisboa, Porto e Goa naus com toneladas superiores a 2000t. A tonelagem média das embarcações só se reduz quando a carreira começa a perder importância comercial, voltando aos valores de meados do século XVI⁸⁰.

A tripulação das naus e galeões da Índia, além de ser em parte inexperiente, dividia-se em dois grupos: «gente de mar» e «gente de guerra». A armada estava a cargo do Capitão-general e a frota a cargo do Capitão-mor, igualmente Capitão da sua nau. A falta de tripulação sentiu-se essencialmente

⁷³ COSTA, 1997.

⁷⁴ BOXER, 2012: 205-226.

⁷⁵ MATOS, 2003.

⁷⁶ GUINOTE & FRUTUOSO & LOPES, 1998.

⁷⁷ O V Simpósio de História Marítima realizado na Academia da Marinha em 1998 abordou estas problemáticas.

⁷⁸ COSTA, 2002.

⁷⁹ COSTA, 1997: 194.

⁸⁰ BOXER, 2012: 207; GUINOTE & FRUTUOSO & LOPES, 1998: 45-48.

aquando da União Dinástica, já que era compensatório servir nas tripulações espanholas, onde melhores condições de pagamento eram asseguradas. Contudo, e em geral, a falta de Marinheiros estava mais relacionada com uma questão social. Havia uma certa antipatia pela profissão e tal sentia-se a nível da hierarquia social, em que o Soldado estaria acima de um Marinheiro, e ainda na forma como eram tratados pelas restantes classes sociais. Os níveis de riscos marítimos eram também condicionantes de atratividade ou repulsa pelas carreiras marítimas. A solução para garantir o recrutamento passava pelo recurso ao apenamento, ou recrutamento forçado⁸¹.

Em termos de calendarização, as naus da Carreira da Índia saíam do porto de Lisboa na segunda quinzena de Março e primeira de Abril a tempo de dobrar o Cabo da Boa Esperança em Julho e chegar ao seu destino – Goa – em Setembro ou Outubro. No entanto, há relatos de atrasos nas saídas de Lisboa apontadas para Maio, bem como nas saídas de Goa, que ocorriam, muitas vezes, em Fevereiro e Março, em oposição à saída prevista nas últimas semanas de Dezembro e primeira de Janeiro. Estas demoras justificam-se pela necessidade de amealhar dinheiro suficiente para o abastecimento e pagamento das tripulações. A proibição de fazer escalas entre a viagem Lisboa-Goa, nos séculos XVI e XVII, obrigou à procura de recursos de sustentação destas viagens que condicionavam o cumprimento de prazos de partida⁸².

Sobre as carreiras que marcaram a Rota dos Estreitos conhecemos poucos relatos, e existem também apenas breves indicações para a Carreira da Mina⁸³. A Rota da Mina foi sempre a mais controlada pelo monopólio régio, visto que dela resultava o ouro para pagamento das mercadorias no Ocidente que vinham do Oriente. Até meados do século XVI é a principal rota de trato do ouro e por isso é notório que, desde sempre, fosse fortemente controlada pelo poder central, e o seu trato centralizado na capital do Reino – nos Armazéns da Casa da Mina. Este cenário altera-se em 1567, quando D. Henrique entrega a exploração desta rota a contratadores. Em parte, era semelhante à Carreira da Índia, visto que eram controladas pelo poder central; as escalas de partida e de chegada eram fixas; a sua finalidade era o transporte de mercadorias em que a comercialização estava assegurada pelas instituições que as suportavam (Casa da Mina e da Índia); e por fim, com um trajeto, em parte, igual que possibilitava o encontro em alto mar⁸⁴.

Outras embarcações completavam distintas frotas do mapa comercial e náutico português. Vila do Conde e Porto marcaram presença nessas frotas sustentando ativas rotas e ligações comerciais. As chegadas recolhidas sobre estes contingentes navais são escassas e é penosa uma descrição pormenorizada quanto ao seu desenvolvimento. Dos estudos como de Amélia Polónia, para Vila do Conde⁸⁵ e o Porto⁸⁶ ou de Amândio Barros sobre o Porto⁸⁷ conclui-se que muito pouco se sabe sobre as frotas constituídas pelos diversos portos nacionais. Observando o leque de bibliografia apresentada para a

⁸¹ BOXER, 2012: 211-214; MATOS, 2003: 15; GUINOTE & FRUTUOSO & LOPES, 1998: 49-54.

⁸² BOXER, 2012: 206; GUINOTE & FRUTUOSO & LOPES, 1998: 42-43.

⁸³ BARATA, 2000.

⁸⁴ BARATA, 2000.

⁸⁵ POLÓNIA, 2007a.

⁸⁶ POLÓNIA, 2000.

⁸⁷ BARROS, 2004a.

Carreira da Índia (central no comércio marítimo português na época em estudo), compreende-se que a produção histográfica ainda se concentra no grande eixo marítimo da Rota do Cabo.

Contudo, na primeira metade do século XVI, é notória a superioridade da frota de Vila do Conde em rotas com destino a Antuérpia, ou a presença deste pequeno porto noutras, como as Ilhas Atlânticas, Brasil e Índias de Castela. Conclui-se que, numericamente, Vila do Conde destacava-se face às restantes frotas do Porto e de Lisboa, indicadas com contingentes inferiores. Analisando os números relativos às aportagens em Antuérpia⁸⁸: entre 1535-1551 registam-se 119 registos de navios de Vila do Conde face aos 37 do Porto e 16 de Lisboa; entre 1565-1570 verifica-se 19 embarcações vila-condenses contra 5 do Porto e 4 de Lisboa – compreende-se assim a importância que esta frota assumiu no cômputo geral do Reino. A frota do rio Ave (Vila do Conde e Azurara) destacou-se, no século XVI, pela prevalência de embarcações com mais de 130 e até mais de 200 toneladas, e ainda pela diversidade volumétrica das mesmas. As suas características navais demonstravam a capacidade destes dois portos de corresponder às necessidades do transporte e comércio marítimo, com uma resposta alargada e especializada em embarcações de elevado porte⁸⁹.

A frota portuense, apesar de se envolver noutras frotas, destacou-se na Carreira do Brasil, sem todavia deixar de frequentar todas as outras rotas. Trata-se de uma carreira que não estava controlada administrativamente, o que permitia a cada porto empreender livremente uma política comercial sobre o açúcar brasileiro. Segundo o censo de 1586, sabe-se que, no Porto recenseou-se 7 navios e 13 caravelas, em comparação a Lisboa, que alistou 12 galeões, 16 galés, 10 caravelas, 13 carracas e 36 baixéis mercantes. Por conseguinte, percebemos a inferioridade mercante do Porto, que correspondia a «1/4 do capital em termos numéricos» e o quanto a Carreira do Brasil cativou a frota do Porto⁹⁰.

Vila do Conde especializou a sua frota para o transporte de mercadorias através do fretamento das suas embarcações, e por isso se regista um elevado número de embarcações de maior volumetria. Em contrapartida, o Porto dedicou-se à atividade mercantil e conseqüentemente, condicionou a sua frota a esta atividade, em que a volumetria e a tonelagem dos navios eram em média menores, em comparação, por exemplo, com as embarcações de Vila do Conde e Azurara⁹¹.

O domínio dos mares por uma potência que nele transaciona produtos comerciais de elevada importância, exigia ações e medidas de defesa, nomeadamente contra a concorrência, corso e pirataria, atraídos pelo trato comercial. A este nível, o estudo de Artur Teodoro de Matos⁹² é fulcral no que concerne ao conhecimento das armadas de defesa do Reino e das Ilhas.

Os Açores assumem uma importância significativa, ao serem suporte estratégico no avanço de Portugal nas descobertas dos mares. A sua privilegiada posição permitia contactar com o Atlântico Norte, com a África e com o Oriente e Extremo-Oriente. Com a chegada à Índia e à América, a ilha Terceira vai disponibilizar um apoio fundamental às navegações e rotas portuguesas e espanholas,

⁸⁸ Remetem para as aportagens em Antuérpia entre 1535-1551 e 1565-1570 (ANTT, *Feitoria Portuguesa de Antuérpia*, L. 1 e 4).

⁸⁹ POLÓNIA, 2007a: vol. 1, 375-385.

⁹⁰ POLÓNIA, 2000: 46-48.

⁹¹ POLÓNIA, 2000: 39-40.

⁹² MATOS, 1990.

permitindo consolidar ambos os impérios ibéricos. Neste sentido, cria-se a armada das ilhas com o intuito de proteger os navios que por aqui escalavam para reparar ou abastecer.

A defesa das rotas e carreiras marítimas não passou apenas pela constituição de armadas destinadas às Ilhas Atlânticas ou à costa portuguesa. Várias foram as armadas constituídas em direitura a Malaca de modo a bloquear os avanços muçulmanos e castelhanos e a pressão holandesa⁹³ e em socorro da Índia, devido à pirataria. Por outro lado, o reforço e obrigatoriedade de artilharia a bordo demonstram a consciência do poder central da necessidade de reforçar a defesa dos seus contingentes. Daí se verificarem medidas no sentido de se obrigar e proporcionar artilharia a bordo, a qual deveria ser adaptada consonante a tipologia e a morfologia das embarcações⁹⁴.

2.3. HOMENS DO MAR

Os ensaios historiográficos sobre populações marítimas e homens do mar são muito escassos, ao observar o panorama geral da historiografia sobre os descobrimentos portugueses. Cada vez mais, graças a pesquisas específicas nesse sentido, compreende-se a importância destes agentes particulares na consolidação e manutenção da empresa expansionista, com envolvimento a todos os níveis. A complexidade da pesquisa destes indivíduos nas fontes, que, sendo particulares, nem sempre estão registados ou estão mais dispersos no seu registo, poderá ditar a parca produção bibliográfica sobre este corpo profissional, essencial à dinâmica expansionista. Os estudos de Amélia Polónia pontuam na discussão científica desta temática⁹⁵.

O poder régio esforçou-se por dignificar e valorizar as carreiras marítimas ao tomar medidas de recrutamento, formação e favorecimento dos homens do mar. Com o sentido de enquadrar este grupo socioprofissional nos demais do Reino há um esforço de registo geral, com o objetivo de saber quem e onde recrutar, do qual resultam os regimentos da matrícula dos homens do mar de 1591 e 1626⁹⁶. Para diminuir os insucessos de algumas viagens, decorrentes da inexperiência ou falta de conhecimento dos Pilotos, a Coroa preocupou-se com a formação técnica e o exame dos seus homens, publicando, em 1592, o *Regimento do Cosmógrafo-mor*. A par destas ações de carácter normativo, e reguladoras da realidade em causa, a Coroa não deixou de favorecer estes homens através da concessão de privilégios e mercês, a fim de os atrair à sua causa. Assim, ao dignificar este grupo por estes meios, garantia a presença de homens do mar nas suas armadas, sempre que necessário.

O recrutamento podia ser forçado (através dos chamados apenamentos), quer de homens do mar (que por vezes pagavam soldos a terceiros para os substituírem nas armadas régias), quer de embarcações particulares que completassem as armadas. Os apenamentos foram a estratégia orquestrada pela Coroa para a constituição das armadas. Por ordens régias enviadas a todos os portos do

⁹³ LOBATO, 1998.

⁹⁴ SANTOS, 1999.

⁹⁵ POLÓNIA, 2000; 2001; 2007a; 2007b; 2015.

⁹⁶ COSTA, 1989.

Reino, estes homens eram obrigados a responder sobre prejuízo de severas penas. Esta ação seria a razão para, aquando destes apenamentos, se verificar uma diminuição dos números de Pilotos, Mestres e Mareantes nos registos locais. Pela documentação percebe-se, quer a tendência de um sub-registo dos homens do mar, em ordem a tentarem escapar a estes recrutamentos, quer a existência de taxas de deserção consideráveis.

Do ponto de vista do conhecimento naval que os homens do mar deveriam possuir, além de Amélia Polónia, Rita Cortez de Matos⁹⁷ elabora uma investigação sobre o cargo do Cosmógrafo-mor, responsável pelo exame dos Pilotos das navegações oceânicas. O *Regimento do Cosmógrafo-Mor* de 1592 constituiu uma viragem na formação e certificação dos homens do mar. Por este meio, há a obrigatoriedade de os examinar, denunciando uma preocupação da Coroa em bem instruir os seus homens e certificá-los, sobretudo numa época de crise. O exame era liderado pelo Cosmógrafo-Mor, que igualmente presidia a uma junta composta pelo Patrão-mor e Piloto-mor da correspondente carreira⁹⁸.

A constituição das tripulações das carreiras marítimas, a sua hierarquia e funções são pontos que a bibliografia vai pontualmente referindo. As obras referentes à Carreira da Índia, algumas já enunciadas⁹⁹ e outras de Amélia Polónia¹⁰⁰ e Francisco Contente Domingues¹⁰¹ compõem este panorama informativo. Sumariamente, para o caso da Carreira da Índia, podemos dividir a tripulação em quatro grandes grupos: navegação, administração, apoio técnico e apoio militar. Da navegação fazia parte: o Capitão, o Piloto, Sota-piloto, Marinheiros e os Grumetes. O Escrivão (deveria registar tudo o que era relevante a bordo e estava encarregue do rol de tudo o que tinha embarcado), e o Meirinho (oficial de justiça) constituíam o grupo da administração. Da administração podia fazer também parte o Capitão se tivermos em conta que esta função estaria, grande parte das vezes, entregue a fidalgos, enquanto representantes da Coroa a bordo, não sabendo, na prática, nada sobre arte de marear. Por esta razão, o Piloto assumia, do ponto de vista da navegação, um papel fulcral, estando a seu cargo o sucesso ou insucesso da viagem¹⁰². O grupo referente ao apoio técnico era composto pelo Mestre, Contramestre, Guardião (encarregues da gestão da carga, operações de carga e descarga, remuneração e disciplina da tripulação, sendo por vezes representantes do fretador), Carpinteiros, Calafates (deveriam garantir as reparações das embarcações em viagem), Tanoeiro (responsável por zelar pela conservação dos recipientes a bordo), Despenseiro, Barbeiro e o Capelão. O Condestável, que era o responsável pelos Bombardeiros, os Bombardeiros (que manuseavam as peças de artilharia) e os Soldados completavam o quarto grupo de apoio militar¹⁰³.

⁹⁷ MATOS, 1999.

⁹⁸ MATOS, 1999: 60; POLÓNIA, 2007a: vol. 1: 467.

⁹⁹ BOXER, 2012; GUINOTE & FRUTUOSO & LOPES, 1998; DOMINGUES, 1998.

¹⁰⁰ POLÓNIA, 2007a: vol. 1, 285-493.

¹⁰¹ DOMINGUES, 1998: 64-66.

¹⁰² GUINOTE & FRUTUOSO & LOPES, 1998: 52; COSTA, 2003: 215.

¹⁰³ Esta divisão por categorias profissionais segue a organização proposta por DOMINGUES, 1998: 64-66 mas complementa-a outras sugestões bibliográficas, como as de POLÓNIA, 2007a; 1995. Note-se que a divisão criada peca ao analisarmos a ambiguidade dos ofícios referidos por desempenharem, por vezes, funções multifacetadas, que não cabem na divisão definida.

Os estudos incidentes sobre homens do mar dos portos nacionais não são abundantes mas existem, quer em termos de produção académica, quer no âmbito de uma publicação local muito dispersa. Amândio Barros¹⁰⁴, para o Porto, Manuel Moreira¹⁰⁵, para Viana do Castelo, e Amélia Polónia¹⁰⁶, para Vila do Conde disponibilizam estudos nesta área. Aqui não será descrito cada caso, devido à elevada particularidade dos conteúdos a expor. Somente se quer chamar a atenção para esta questão, à qual não se ficou alheio e que será oportunamente evocada.

Sabe-se que esta gente tinha um perfil profissional multifuncional, ou seja, aliava à atividade de navegação, o comércio. Além de possuírem embarcações ou serem seus coproprietários, tornavam-se elementos intermediários de redes de comércio e de cobrança de dívidas, em consequência das constantes deslocações. Alicerçavam, também, os seus investimentos na pesca. Os fenómenos descritos fazem com que estes homens se tornassem pequenos negociantes e comerciantes¹⁰⁷.

Em suma,

estudos monográficos de vários portos portugueses provam que esses meios eram garantidos por indivíduos que respondiam às necessidades logísticas da Coroa através de auto-iniciativas: a necessidade de homens do mar era suprida através de migrações espontâneas do hinterland rural para o litoral; as necessidades de Lisboa em tripulações eram supridas por uma activa mobilidade de cada porto de mar para a capital; a construção naval era garantida pela mesma mobilidade de técnicos com destino a Lisboa e pela multiplicação de parcerias de associação de capital que dinamizavam os vários estaleiros do reino; os fretamentos eram garantidos através de proprietários navais, mercadores, mas também, se não principalmente, por mestres, pilotos e mareantes, que se juntavam, em número variável, com pequenas somas de capital para construir embarcações, nas quais viriam depois a desempenhar também funções técnicas; conhecimentos e saber técnico eram transmitidos por linha familiar, embarcando os filhos com seus pais desde muito cedo, em idades inferiores aos 10 anos; a aprendizagem da arte de marear pelos neófitos fazia-se através de contratos e métodos idênticos aos dos oficiais mecânicos, através de uma relação directa entre mestre e discípulo¹⁰⁸.

¹⁰⁴ BARROS, 2004a; 1997; 2005.

¹⁰⁵ MOREIRA, 1995.

¹⁰⁶ POLÓNIA, 2007a; 2007b.

¹⁰⁷ POLÓNIA, 2015.

¹⁰⁸ POLÓNIA, 2012: 10.

CAPÍTULO 3

POLÍTICAS RÉGIAS DE GESTÃO NAVAL

O mar tornou-se um veículo de crescimento económico e político, ao afirmar-se como o espaço central de edificação de impérios coloniais. As linhas de força e de domínio criadas fizeram emergir focos de tensão que resultaram em disputas e conflitos, norteados por interesses de entidades rivais.

Na época moderna e no contexto de um crescente «seapower», a afirmação do poder de uma entidade política ocorre, em grande medida, ainda que não exclusivamente, em espaços marítimos. Consequentemente, uma marinha mercante numerosa (ou quando começou a formar-se, uma marinha de guerra), traduzia a hegemonia e o domínio dos mares, de que decorria o controlo das transações comerciais.

A teia de rotas e redes comerciais tecida da Idade Média representava um desafio para os estados e era essencial obter uma posição forte nesses circuitos, com o duplo objetivo de os dominar ou permanecer neles sem ser dominado. Nesse cenário concorrencial, a marinha, fundamentalmente mercante, deveria patentear algumas características para se impor. Número, volumetria, versatilidade e armamento contam-se entre as principais¹⁰⁹.

Nos primórdios de Quatrocentos, as condições estavam criadas para que Portugal fosse pioneiro nas descobertas do novo mundo. Em primeiro lugar, a China, até então a principal potência, desiste de iniciar um processo de expansão e em segundo, as Repúblicas Italianas, sobretudo Veneza, e a Catalunha, sem grandes capacidades de afirmação, viam o seu espaço de domínio confinado ao Mediterrâneo. Os restantes poderes que controlavam as rotas de África e do Oriente (Próximo e Médio Oriente) não estavam habilitadas a nível naval e militar para enfrentar uma possível entidade alheia em busca de expansão territorial e comercial¹¹⁰.

Numa fase inicial, nomeadamente entre 1448 a 1460, a máquina do expansionismo marítimo e comercial português, sustentada pela Coroa em estreita colaboração com o Infante D. Henrique, circunscreveu-se, em grande medida, a legitimar ações de exploração levadas a cabo por particulares, mas sancionadas pela Coroa ou pelo Infante. Sem rivais declarados no Atlântico Sul, Portugal dominava o Oceano e estabelecia redes de comércio legalmente reservadas sob a forma de monopólios ou exclusivismo comercial, ao Infante ou à Coroa Portuguesa, ao mesmo tempo que um novo aparelho administrativo ultramarino tomava forma. A presença portuguesa na Costa Africana, só possível após a consolidação do domínio dos espaços e das águas adjacentes, facilitou o acesso aos produtos africanos, em alguns casos sob a forma de monopólio, como ocorre com o ouro da Mina¹¹¹. Paralelamente, novos avanços e reconhecimentos ocorriam com o intuito de descobrir mais para Sul.

A chegada à Índia e a edificação de uma nova estrutura político-administrativa, não só consolidava um novo mapa geográfico, estratégico e político – o Estado da Índia, como também alargava o leque de monopólios comerciais da Coroa Portuguesa aos produtos do Oriente¹¹². Portugal era

¹⁰⁹ COSTA, 1997: 224.

¹¹⁰ RODRIGUES & DEVEZAS, 2007: 99.

¹¹¹ BALLONG-WEN-MEWUDA, 1993.

¹¹² COSTA, 2000: 52-53.

o veículo condutor de entrada de produtos exóticos na Europa. Durante todo este processo inovações científicas e técnicas colocavam Portugal na vanguarda do conhecimento científico e marítimo. A criação do quadrante, a adoção da caravela como embarcação de eleição para as navegações e a fixação de pontos estratégicos de aportagem como placa giratória de apoio às rotas comerciais criadas, são exemplos das inovações e formas de organização introduzidas.

Entre 1498 e 1570, além da abertura da Rota do Cabo, que em muito alimentou as receitas do Estado Português, desenvolve-se o processo de colonização do Brasil, bem como a fixação no Extremo Oriente, em pontos como a China e o Japão. Os domínios do Império Português dilatavam-se e com eles, a projeção de Portugal na Europa, não somente pelos domínios alcançados, mas também pelas produções literárias acerca dos conhecimentos científicos criados¹¹³.

O período filipino, ao contrário do que a nobreza e burguesia esperavam, não foi próspero do ponto de vista da continuidade do domínio territorial e monopólio comercial. A ideia de criar uma monarquia dual de lés a lés, rica do ponto de vista comercial e financeiro, em que Lisboa poderia ser o centro de todo o sistema é posta em causa com a pressão holandesa. Conjunturalmente, nada Portugal parece ter beneficiado do ponto de vista do domínio dos mares, desta monarquia dual, deparando-se com novas tributações para equilibrar as finanças espanholas em bancarrota e as guerras contínuas dos Habsburgos¹¹⁴. O mesmo, porém, não poderíamos subscrever do ponto de vista da organização naval, como se verá.

O interesse português pelo domínio dos mares já era antigo, sendo exemplo a luta diplomática pela posse das Canárias que marcou o reinado de D. Afonso V. O exclusivo da navegação a Sul do Cabo Bojador concedido ao Infante pelo seu irmão, D. Pedro, iniciou uma transformação política com a introdução, por este meio, da conceção do *mare clausum*. Neste contexto, mas também na busca de consolidar a hegemonia nos espaços a Sul do Cabo Bojador, D. Afonso V desenvolveu uma política de validação dos avanços realizados através de pedido de bulas papais com o devido reconhecimento de posse pela Santa Sé¹¹⁵.

A política expansionista de D. Afonso V passou pela luta contra os mouros, através da realização de campanhas no Norte de África e aquilo que pode ser considerado como a continuidade da Guerra Santa a partir do Algarve. Uma vez conquistadas as áreas em África, a finalidade em causa para este espaço não passava pelo fomento de uma política de expansão, mas de fixação em zonas abandonadas pelos mouros, ou seja, empreender uma política de consolidação da hegemonia alcançada.

Em termos navais, há que ressaltar que somente após a morte do Infante D. Henrique, em 1460, a Coroa Portuguesa assume a coordenação das operações, visto que o controlo das navegações a Sul do Bojador passa para a Coroa, após estar, até então, nas mãos do Infante D. Henrique.

O projeto de consolidação hegemónica a Sul do Bojador no reinado de Afonso V, que sustentou as pretensões expansionistas do seu sucessor centraram-se em: a) controlo do trato da Guiné –

¹¹³ RODRIGUES & DEVEZAS, 2007: 113-122; ANDRADE, 1972.

¹¹⁴ RODRIGUES & DEVEZAS, 2007: 164-165.

¹¹⁵ COSTA, 2000.

nomeação de cargo de recebedor do trato da Guiné e edificação da fortaleza em Arguim, a fim de estabelecer o controlo da Coroa do trato de metais preciosos, espaço que igualmente permitia a ligação à navegação mais para Sul; b) exploração do Litoral Africano entre a Serra Leoa (Cabo Ledo) e Santa Maria (a Sul do Cabo Mesurado), antes de 1468; c) garantia de uma administração religiosa e eclesiástica nesse espaço. A par disto, o comércio africano intensificava-se e exigiu medidas administrativas adequadas a estas mudanças: transferência da Feitoria dos Tratos da Guiné de Lagos para Lisboa; alargamento dos serviços existentes e, conseqüentemente, criação de distintos cargos e respectivas nomeações; e povoamento, por meio do investimento da Coroa, da Ilha de Santiago em Cabo Verde, espaço estratégico de apoio às navegações portuguesas. Esta era uma prioridade, pois ao cair nas mãos de inimigos, rapidamente dominariam as rotas até então portuguesas, ao permitir o controlo do espaço insular de acesso do trato guineense. Com a consolidação administrativa dos tratos comerciais evidencia-se um progressivo fortalecimento e crescimento do trato da Guiné, no qual a Coroa tinha que controlar as pretensões da alta nobreza.

Na historiografia, a imagem da política expansionista de D. Afonso V passa pela descrença e uma ideia de falta de fomento da empresa expansionista. Contudo, segundo João Paulo Oliveira e Costa, o arrendamento da exploração da Costa Africana a Fernão Gomes, que nela incluiu o trato da malagueta e mais tarde do ouro, denunciam que o monarca não estava à margem de potenciais interesses exploratórios neste espaço¹¹⁶. Importa, porém, ter em conta, o papel que nesta política passa a ter o seu sucessor, D. João II, que desde 1474 é associado à governação, precisamente com a administração do trato além do Bojador.

Não é propósito deste projeto sumariar os encadeamentos da história da Expansão Portuguesa. No entanto, estas achegas são importantes quando se fala de logística naval e do modo como os monarcas geriram as necessárias estruturas e procedimentos, visto que as contingências em causa ditavam as ações a tomar. Conhecer os contextos evolutivos da empresa expansionista permite perceber as mudanças em termos de gestão naval.

A produção legislativa desenvolvida no período definido relativa a questões de logística naval foi, como se observa no gráfico 4 e no gráfico 5, numerosa e intensa¹¹⁷.

¹¹⁶ COSTA, 2000: 40-47.

¹¹⁷ Note-se que os dados que remetem para a série «Sem referência» são indeterminados quanto ao reinado a que se circunscrevem. Veja-se por exemplo, o *Regimento das Casas das Índias e Mina* e o *Regimento da Casa da Índia*.

Gráfico 4 – Produção legislativa por reinados

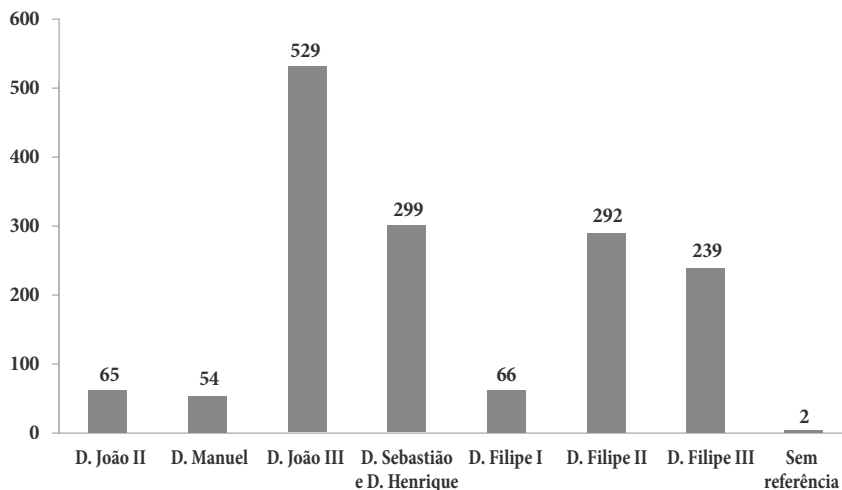
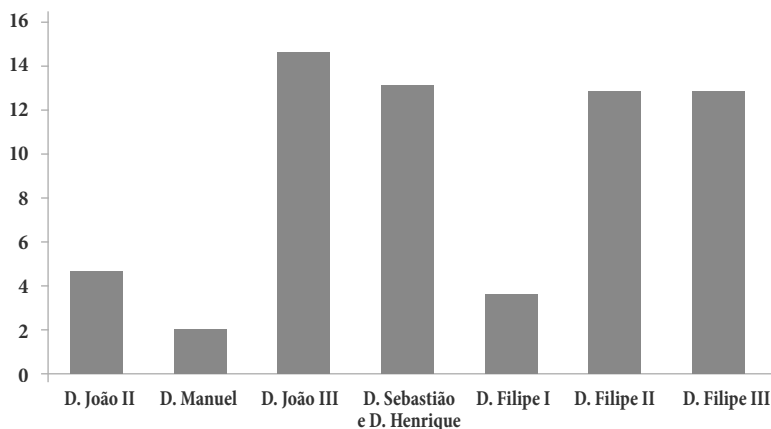


Gráfico 5 – Tendências: médias anuais da produção legislativa por reinados



Duas tendências afirmam-se de imediato: o número de diplomas recenseados para os reinados de D. João III e D. Sebastião/D. Henrique; e para os reinados de Filipe II e III. Esta tendência permanece quando testada a partir de médias anuais de produção de diplomas. Embora a longevidade do reinado de D. João III possa justificar a elevada produção legislativa, num total de 529 deliberações tomadas, o número não equivale à real representatividade da produção do seu reinado. Como veremos, um quadro de reformas administrativas conduziu a uma complexidade da base administrativa, não só baseada em novas diretrizes, mas também sustentada por um crescente corpo de funcionários e oficiais.

É no seu reinado que se assiste a uma viragem da política expansionista no sentido de uma inversão de tendência, acompanhando a conjuntura internacional: outros impérios consolidam-se, como o de Carlos V e o Otomano, intensificando-se a disputa pela partilha ibérica do mundo. Tensões e conflitos internacionais, como disputas hegemónicas entre Espanha e França sobre o espaço italiano, marcam este período governativo, cenário no qual D. João III intervém, tornando-se alvo de retaliação de Francisco I de França, através de uma ativa ação de corso levada a cabo pelos seus súbditos¹¹⁸. D. João III vê-se assim a braços com problemas de defesa, nomeadamente no que toca a ataques corsários desencadeados por franceses e ingleses e a pirataria muçulmana às embarcações portuguesas. Os palcos de ataque afetavam fundamentalmente a costa portuguesa, o território açoriano e os mares em torno de Cabo Verde. Facilmente se compreende que a riqueza dos tratos comerciais que por estes espaços circulavam era razão suficiente para atrair os atacantes.

Por outro lado, a presença de embarcações estrangeiras em águas de domínio português exercia tensão com a finalidade de empreender avanços sobre os domínios territoriais e comerciais portugueses. Questões políticas e comerciais estavam na base destas movimentações. Já D. Manuel tinha incitado uma política de proteção em defesa dos interesses portugueses ameaçados, que passava pelo reforço da vigilância e impedimento do comércio ultramarino a estrangeiros. Existe, em 1526, um esquema de vigilância defensivo, constituído por 5 armadas, entre Gibraltar e a área litoral do Reino, e na linha do Golfo da Guiné ao Brasil, incluindo as Ilhas Atlânticas¹¹⁹.

Ao contrário de D. Manuel, de quem não vemos um número muito significativo de diplomas emitido quanto à organização da presença portuguesa no Oriente, D. João III investe, como veremos, numa presença sólida em pontos estratégicos no Mar Vermelho, dos quais advinham vantagens comerciais, nomeadamente no que toca à consolidação comercial da Rota do Cabo. A forte concorrência que se reinstala no Mar Vermelho, mediante a dificuldade de controlar as suas entradas, foi, porém, um forte desafio para D. João III, do qual parece de resto ter resultado no encerramento, em 1548, da Feitoria da Flandres, principal ponto de distribuição das especiarias, embora a central rota comercial do Império Português continuasse a deter uma importância significativa para as receitas da Coroa. É notório que, como afirma Ana Buescu, «o declínio do eixo Lisboa-Antuérpia como uma das mais importantes articulações que assentava as bases dessa economia-mundo na primeira metade do século XVI marcava para o império português, sem dúvida, o fim de um ciclo»¹²⁰.

A sua política em relação a África revelou-se mais complexa do que para o Oriente. O grande problema centrava-se em manter algumas praças africanas num contexto de guerra interna, com cerco às áreas dominadas, como ocorreu em Safim, em 1534 ou a tomada de praças, como de Santa Cruz do Cabo de Gué, de que decorriam dificuldades militares e económicas de manutenção dessas praças africanas, pelo fortalecimento dos exércitos islâmicos, suportados também pelo avanço turco para Ocidente. Em 1541, o monarca ordena o abandono de Safim e de Azamor, e em 1550 é a vez de Alcácer Ceguer e de Arzila, circunscrevendo-se a presença portuguesa a Ceuta e Tânger. Em contra-

¹¹⁸ FERREIRA, 1995.

¹¹⁹ BUESCU, 2008: 86-91, 224-234; FERREIRA, 1985.

¹²⁰ BUESCU, 2008: 228-229.

partida, a Sul defendeu uma política de permanência de Mazagão, acabando por se construir uma fortaleza, em 1529.

Em oposição à mudança de postura face ao Oriente e ao recuo em África, a política expansionista de D. João III introduz um novo rumo de investimento: o Brasil.

*A presença dos portugueses no Norte de África, feita de incapacidades, hesitações e abandonos, minguava de forma drástica. As ilhas atlânticas jogavam um papel crucial nas navegações e nos tráfegos transoceânicos. A Oriente, mantinham-se, a pulso, posições e interesses, outros se perdiam. A ocidente, para lá do mar-oceano, nascia um imenso Brasil*¹²¹.

A escassa produção legislativa no reinado de D. Manuel, à luz dos números totais e da média de produção anual, em 26 anos de governo, parece ter sido influenciada por uma política ainda de feição medieval, nomeadamente no que se refere ao Império Ultramarino. Os seus interesses para os espaços descobertos não parecem ter passado pelo alargamento da presença portuguesa na Ásia, por meio de uma política de conquista militar, mas antes o de aclamar-se imperador após a queda de Jerusalém, se nos ativermos à leitura histórica, porventura não consensual, sugerida por Luís Filipe Reis Thomaz. Segundo este autor, D. Manuel estava mais interessado na continuidade de uma política de suserania do que de soberania, ao conceder aos seus representantes na Índia o exercício pleno da governação desse «Estado da Índia», evidenciando um desinteresse régio no fomento do crescimento territorial e imperial no Oriente¹²². O facto é que o número total, bem como a média anual de produção de diplomas não faz do reinado de D. Manuel um período muito interventivo, em termos de regulação da componente logística do Império.

No período dos reinados de D. Sebastião e de D. Henrique foram promulgadas cerca de 299 deliberações sobre essas matérias. Por questões de levantamento documental, em que prevalecem os dados das chancelarias régias, que tratam, em índice, conjuntamente, os dois reinados; pelo facto de D. Henrique ter sido ele próprio regente durante a menoridade de D. Sebastião, e por isso também produtor legislativo de 1562 a 1568; e pela circunstância de se viverem contingências navais idênticas nos dois reinados, optamos por englobar a análise da produção legislativa e normativa dos dois reinados. Todavia, em termos efetivos de reinado, D. Sebastião conta com uma governação de 21 anos, dos quais 10 representado pelos regentes do Reino e seus tutores, e D. Henrique com apenas 2 anos de reinado efetivo.

Por presumível vontade de D. João III¹²³, a regência do Reino, num período de menoridade do novo Rei, que contava com apenas 3 anos, ficou sob comando de D. Catarina, a Rainha viúva. Como o próprio monarca reconhecia em apontamentos soltos, «atendendo à muita experiência que tem dos

¹²¹ BUESCU, 2008: 234.

¹²² THOMAZ, 1994: 189-206.

¹²³ Diz-se suposta vontade de D. João III por, à data da sua morte, que por si só foi inesperada, não existir nenhum documento confirmado ou testamento que determinasse que a regência do Reino, à falta de legítimos herdeiros e perante a menoridade do seu neto, Rei sucessor, ficaria a cargo de sua mulher D. Catarina. Apenas alguns apontamentos soltos expressavam a eventual vontade do rei falecido.

negócios do governo dos ditos reinos e senhorios, os quais eu sempre com ela comuniquei e pratiquei»¹²⁴, D. Catarina assumia plenos direitos de condução do Reino nas coisas respeitantes à justiça, fazenda e outras mais fulcrais à sua gestão. A sua ação governativa seguiu os pressupostos políticos e doutrinários do seu marido e procurou amparar a sua governação num grupo restrito de conselheiros, estando entre eles o antigo governador do Estado da Índia, Martim Afonso de Sousa.

A conjuntura internacional, marcada por fortes tensões e guerras políticas, influenciou os primeiros anos da sua governação. A guerra entre Habsburgo e Valois continuava a avassalar os quadros políticos europeus, mas com alterações nos comandos-chefes das forças militares, em consequência da duração do conflito: de um lado Henrique II de França, apoiado pelos príncipes alemães e pela Santa Sé, representada pelo papa Paulo IV, e do outro Filipe II de Espanha, após suceder a seu pai, Carlos V. O término desta tensão deu-se sessenta e cinco anos depois, em 1559, com a assinatura do Tratado de Cateau-Cambresis. Embora Portugal não estivesse presente neste conflito, o tratado de 1559 teve implicações diretas sobre Portugal, ao ser envolvido num ponto fundamental para a Europa e que se tornava num grave problema, já duradouro, a resolver – a unificação cristã e o combate às heresias face aos avanços do Protestantismo. Paralelamente, o estado caótico das finanças espanholas em consequência dos investimentos militares realizados para corresponder às necessidades do conflito bélico, já referido, sente-se em Portugal, devido a medidas de recuperação tomadas por Castela, como a aplicação de tarifas alfandegárias nos portos secos da fronteira, em 1559, que abalam a estrutura económica portuguesa. A nível interno, graves problemas causados por catástrofes climáticas e epidemias desconhecidas que afetavam toda a população exigiam práticas e rápidas resoluções¹²⁵. Conquanto o panorama da conjuntura interna e externa que pressionavam a atuação governativa fosse complexo, «a regência de D. Catarina não defraudou as expectativas no que toca à governação de um reino e de um império que se debatiam já com sérios problemas económico-financeiros»¹²⁶.

O período de regência de D. Catarina findou em 1562 e a ela sucedeu o Cardeal D. Henrique até 1568. A sua governação não trouxe grandes inovações, mas preocupou-se essencialmente em resolver os problemas pendentes do Reino. Deste modo, enviou armadas para a Índia e para o Brasil com o intuito de consolidar o domínio e presença nestes espaços, numa altura em que se sentia a pressão corsária dos franceses e ingleses; tensões que abalam as relações políticas entre Portugal e estas nações. A ameaça de uma invasão muçulmana em consequência dos fortes ataques de corso ocorridos no Mediterrâneo, obrigou a uma reestruturação e fortificação das possessões em África, nomeadamente em Tânger e Ceuta. Perante os constantes ataques de corsários e piratas, o Cardeal, além de desenvolver uma política concertada de fortificação de zonas costeiras, incentivou o reforço do poder naval português, com o fomento à construção de embarcações e a obrigatoriedade de apetrechamento militar. Para contrariar os problemas económicos e financeiros do país, regularizou juridicamente

¹²⁴ BAÑOS-GARCIA, 2008: 43.

¹²⁵ CRUZ, 2012: 58-67.

¹²⁶ CRUZ, 2012: 60.

o comércio ultramarino por via da Casa da Índia, redigiu novos regimentos para as fortalezas com a finalidade de reduzir as elevadas despesas e, por fim, proibiu a concessão de mercês com valores acima de 12000 cruzados. Em última análise, empreendeu um esforço para manter o mapa político administrativo ultramarino, face às investidas corsárias, por meio de uma via diplomática de diálogo direto com Castela e o reforço das iniciativas de defesa¹²⁷.

Uma nova vertente sobre a expansão ultramarina instalou-se a partir do momento em que D. Sebastião assumiu o poder. As queixas em cortes acerca dos obstáculos financeiros para manter a Carreira da Índia, ainda sobre o monopólio régio, nomeadamente para o comércio da pimenta e de outras mercadorias, conduziram à concessão desse trato a mercadores estrangeiros, sob forma de contratos de arrendamento – deliberação instituída por meio do *Regimento do trato da pimenta, drogas, e mercadorias da Índia*, de 1570¹²⁸.

Do trato da Índia a atenção do monarca recai também sobre o Brasil, numa altura em que os seus interesses económicos prosperavam. Vastas deliberações régias foram tomadas e promulgadas para este espaço, como foi o caso a *Lei sobre a liberdade dos gentios das terras do Brasil e mais conquistas*¹²⁹, que regularizava o uso de mão-de-obra escrava nas produções açucareiras, procurando um equilíbrio entre as pretensões dos colonos e dos nativos. A sua governação concentrou-se na defesa da costa e no reforço naval português, ciente dos ataques corsários no Norte da Europa e militares no Norte Africano. Paralelamente, reforçou as estruturas militares com a organização da infantaria, criação de ordenanças e formação de corpos militares, quer no Reino, quer no Ultramar, tendo o propósito de deter um número significativo de homens habilitados para corresponder às necessidades militares¹³⁰.

O insucesso da expedição em Alcácer Quibir e o desaparecimento do monarca D. Sebastião, colocou, em 1578, o Cardeal D. Henrique no poder. Somente governou entre Agosto de 1578 e Janeiro de 1580, ou seja, aproximadamente dezassete meses e toda a sua governação foi assombrada pela resolução de problemas em volta da expedição a África: o resgate dos cativos, a culpabilização dos responsáveis por uma decisão expeditória na sua opinião incoerente e o inverter de algumas medidas tomadas no seguimento do plano de assalto a Alcácer Quibir. Outro grave problema exigia rápida solução – a questão sucessória. Maus anos agrícolas, crise financeira interna em colapso da investida a Alcácer Quibir e a grave crise financeira europeia marcam este curto período governativo. Neste contexto, Portugal parte em busca de novas formas de equilíbrio das suas finanças. O curso inglês e os entraves provocados pelo Império Turco, que contribuíram para a rutura da chegada de metais preciosos a Antuérpia, da compra de cereais e do abastecimento das rotas com o Oriente, justificaram o encaminhamento português para a demanda de novas fontes de abastecimento aurífero em Chocoma e Monomopata e para as expedições efetuadas pelos bandeirantes pelo interior do Brasil. Abate-se sobre a Europa e Portugal um clima de insegurança que culmina na retração dos investimentos no

¹²⁷ BAÑOS-GARCIA, 2008: 63-64; CRUZ, 2012: 100-103.

¹²⁸ CORREA, 1816: 69-86.

¹²⁹ CORREA, 1816: 86-88.

¹³⁰ CRUZ, 2012: 157-182.

empreendimento naval e consequentemente nos níveis de dedicação profissional ao mar. O Estado da Índia fragilizava-se com um trato muçulmano cada vez mais coeso e expansionista, e uma Rota do Cabo entregue partitamente a investimento de capitais particulares, desde 1570¹³¹. Compreende-se, portanto, o afã governativo no decurso destes dois reinados e regências políticas: as contingências adversas e a rápida evolução dos acontecimentos exigiam medidas de intervenção constantes.

O reinado de Filipe II destaca-se com uma elevada produção legislativa. Embora a bibliografia nos dê a conhecer a imagem política de um Rei que defendia que o Império Português deveria reger-se autonomamente a nível administrativo, os dados obtidos provam o inverso¹³². A legislação deste período não remete apenas para questões em volta da nomeação de cargos administrativos e marítimos no Reino ou no Ultramar, mas igualmente para a defesa, como ocorre com a *Carta Régia para que os navios que navegam às Conquistas Ultramarinas andem armados e artilhados*, de 1617¹³³. A organização das carreiras marítimas mereceu também lugar de destaque, como prova, em 1612 a *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, com o aviso da partida em 28 de Fevereiro de 4 navios para a Índia bem apetrechados*¹³⁴ ou, em 1607, a *Carta ao Bispo Vice Rei de Portugal, Dom Pedro de Castilho para que, sem demora se enviem caravelas de aviso aos capitães das naus da Índia a informa-los do perigo que correm as naus nesta altura e de as protegerem*¹³⁵.

As informações aqui explanadas num registo panorâmico não têm o fim de descrever os governos e a casuística dos vários reinados, somente proporcionar uma aproximação aos contextos que justificam os dados. Observar os contextos ajuda a explicar os cenários de atuação legislativa. Por isso a análise até agora efetuada foi seletiva, sendo os contextos chamados de novo para a compreensão das tendências apuradas em cada uma das áreas de atuação que se virão a analisar.

A tarefa seguinte passa pela distribuição da produção legislativa pelas áreas de intervenção selecionadas, através do gráfico 6. O principal objetivo é perceber quais os focos centrais de legislação e regulamentação por reinados. Num panorama geral, a legislação régia entre 1481 e 1640, para o caso da logística naval, centrou-se predominantemente em volta da administração naval e dos homens do mar. Nomeação para cargos e ofícios administrativos, regulamentação de instituições e despacho de navios, por um lado (administração naval), atribuição de privilégios, escolha para cargos e ofícios, provimento de remunerações, penalizações e tributações e condições para progressão na carreira, por outro (homens do mar) são indicadores das realidades em que as deliberações tomadas incidiam.

¹³¹ POLÓNIA, 2005: 191-203.

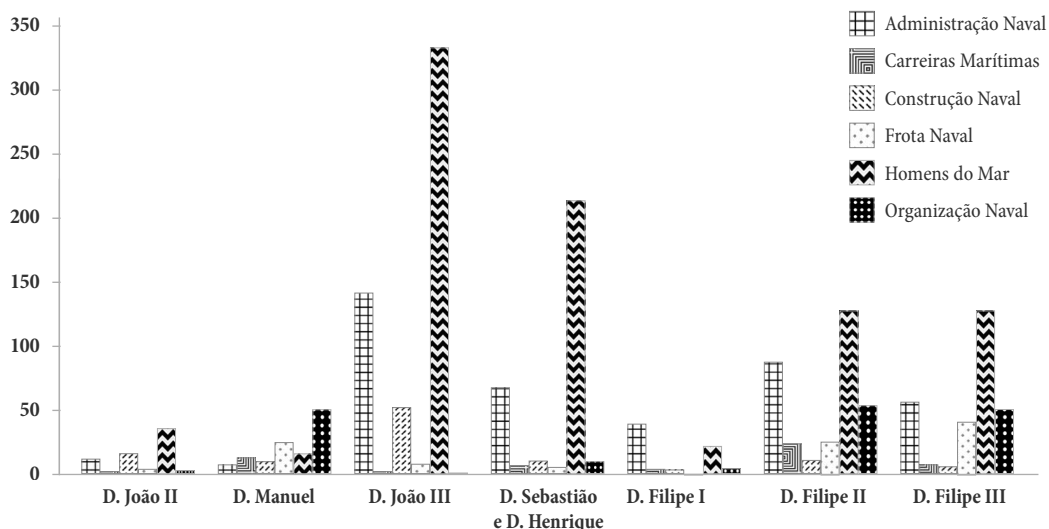
¹³² OLIVAL, 2012: 141.

¹³³ AR, *Legislação Régia*, L. 1613-1619, p. 233.

¹³⁴ BA, *Cartas d'el-rei D. Filipe II para o bispo D. Pedro de Castilho, 1581-1614*, n.º 64.

¹³⁵ BA, 51-VIII-6, fl. 795.

Gráfico 6 – Distribuição das deliberações promulgadas por categorias temáticas



O reinado de D. João III não foi exceção: a legislação centrou-se em questões ligadas aos homens do mar e à administração naval. Relativamente à administração naval, todas as deliberações tomadas remetem para a nomeação de cargos, centrando-se também na regulamentação de instituições centrais ligadas ao Império e outras funções respeitantes à administração das possessões ultramarinas. Isto não é, na governação de D. João III, exclusivo do Império. O Rei procedeu a uma reforma administrativa complexa com reforço a nível dos cargos e ofícios¹³⁶. No que concerne aos homens do mar, a realidade é semelhante, com a redação de promulgações de nomeação para cargos e ofícios, não só para armadas como para a restante frota. Apesar das tensões sentidas nos espaços marítimos de domínio português, às quais as nomeações apontadas remetem para a finalidade de defesa e consolidação da presença comercial no Oriente continua a ser a principal fonte de sustentação das receitas, como a necessidade de gerir e manter uma frota naval capaz de corresponder a estes interesses. A atenção de D. João III reflete isso mesmo, como veremos adiante.

A dinastia filipina foi também rica quanto à regulamentação de prerrogativas em torno da logística naval. A organização naval destaca-se da tendência geral ao observar em particular os reinados de Filipe II e Filipe III. Em primeiro lugar, a pressão holandesa nas águas da costa brasileira e no Oriente exigiu uma intervenção do ponto de vista do apetrechamento militar e da consolidação de uma frota naval, e em segundo e último lugar, pelas mãos de Filipe II, III de Espanha, iniciou-se, no país vizinho, uma reforma naval com a finalidade de colmatar a escassez de embarcações, dotando

¹³⁶ BUESCU, 2008: 86-91.

também o Reino de infraestruturas militares capazes de enfrentar as tensões político-marítimas sentidas. Há uma preocupação em fomentar a construção naval, consolidar e estruturar os conhecimentos e técnicas de construção naval e formar um grupo profissional (homens do mar) apto às exigências do mar e da navegação. Embora não haja registos de que uma reforma semelhante tenha ocorrido em Portugal, é certo que, num contexto de unificação ibérica, há sinais de que o mesmo espírito se propagava a Portugal, como se verá adiante¹³⁷. Tendo em conta que «o império devia praticamente bastar-se a si mesmo neste campo e evitar que os servidores regressassem rapidamente à metrópole», como defende Fernanda Olival, e que, nomeadamente a partir de 1611, certos despachos, como nomeação de cargos e regulamentação de realidades pertencentes ao Ultramar deveriam aí ser despachadas¹³⁸, o facto é que é intensa a produção de diplomas neste período relativo à administração naval, se não à administração ultramarina, de que não se trata aqui¹³⁹.

A escassa produção legislativa para o reinado de D. João II, aquele que se pensava ser o mais legislador não só pela adoção de uma nova linha política, que para muitos prenuncia uma gestão que evidencia um Estado Moderno¹⁴⁰, e pelo incentivo de uma política exploradora no que se refere ao domínio do Atlântico Sul, tem sido explicada por uma política de sigilo, no que respeita a descobertas, ciência náutica e construção naval. Segundo esta teoria, controversa, e sobre a qual não nos pronunciamos, havia que proteger as pretensões portuguesas de intenções de aniquilação das vantagens adquiridas¹⁴¹. Não podemos, porém, deixar de colocar como hipótese que essa aparente escassez de diplomas pode ter a ver com um ainda menos estruturado sistema de registo de informação, e com o facto de, como sugere Luís Filipe Reis Thomaz, o 1.º monarca que de facto se parece posicionar como o construtor de um império colonial é D. João III¹⁴². Isso explicaria também a relativamente escassa produção legal de D. Manuel nos domínios que analisamos.

De seguida veremos pormenorizadamente como o poder régio atuou nas diversas secções que compõe o setor da logística naval.

3.1. ADMINISTRAÇÃO NAVAL

3.1.1. – Aparelho burocrático: instituições, funções e despachos

A classificação a que submetemos a área de administração naval levou-nos a considerar subsecções relativas a provimentos respeitantes a instituições que controlavam e regiam o trato comercial

¹³⁷ MARCOS, 1988.

¹³⁸ OLIVAL, 2012: 141.

¹³⁹ Note-se que para além do trabalho de SALGADO, 2009, pouco mais se tem publicado sobre a influência direta das políticas navais filipinas sobre o Reino de Portugal.

¹⁴⁰ THOMAZ, 1994: 149-167.

¹⁴¹ SANTOS, 2000: 103.

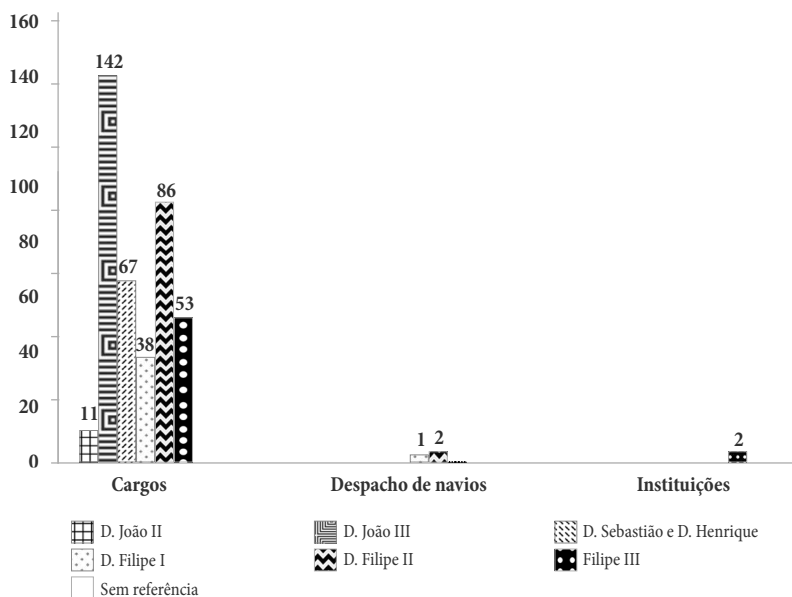
¹⁴² THOMAZ, 1994: 167.

e outras matérias relativas ao Ultramar e ao aprovisionamento naval, à provisão de cargos e ofícios administrativos e por fim, as deliberações de despacho de embarcações. Sendo uma teia de gestão, somente, poderia indagar para uma distribuição deste género, já que o controlo e manutenção de uma empresa a este nível exigia corpos de oficiais capazes de gerenciar e de uma estrutura edificada apropriada para, além de funcionar como armazém daquilo que lhe era chegado, orientar e despachar os assuntos que assim o obrigavam.

Compreende-se que a tendência prevalecente se reporte à atribuição de cargos e a deliberações relativas às funções de detentores desses cargos. A complexidade da administração de um império ultramarino assim o exige. A abordagem que se segue prossegue um enfoque pormenorizado com o fim de compreender a multiplicidade de cargos e ofícios administrativos que existiam à época.

«Este Estado legisla para todo o território, e procura apanhar toda a população nas malhas de uma legislação sistemática sobre todas as actividades»¹⁴³, dizia Vitorino Magalhães Godinho.

Gráfico 7 – Distribuição das deliberações sobre administração naval por subcategorias temáticas

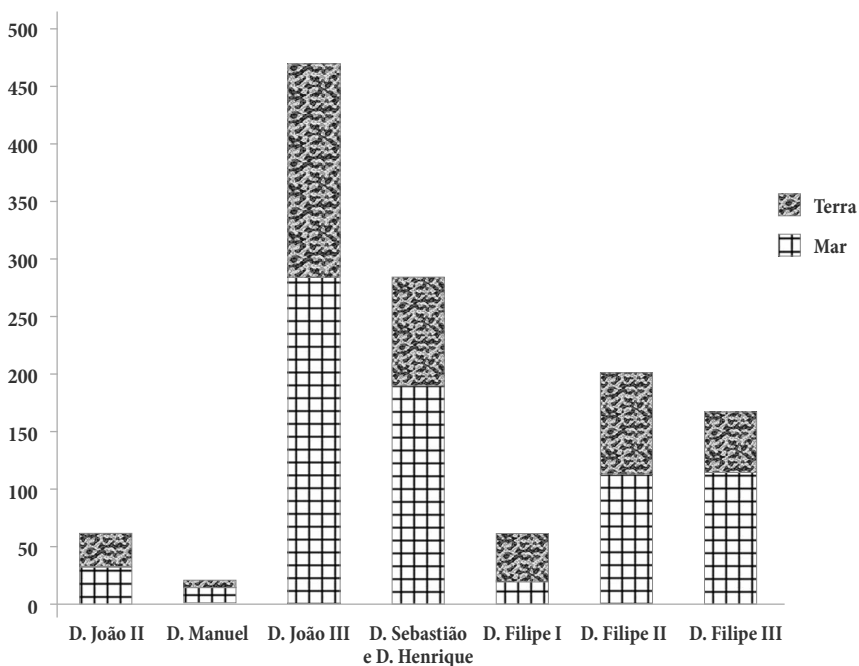


Observando o gráfico 7 compreende-se a afirmação anterior ao centrar nas deliberações relativas a cargos. Novamente o reinado de D. João III destaca-se com um total de 142 registos relativos a cargos, num total de 393 quando considerados todos os reinados. Essencialmente trata-se de cartas de

¹⁴³ GODINHO, 1990: 98.

ofício, como se verifica no gráfico 8, num conjunto de 136 face a 1 carta de privilégio¹⁴⁴, 1 carta régia, destinada a *Ruy Gomes. Verbete de guarda da Índia e Mina*¹⁴⁵, e 4 alvarás¹⁴⁶. A construção de uma máquina administrativa burocrática complexa está aqui saliente, continuando uma ação desenvolvida pelo seu antecessor e também em continuidade com a ação de D. João II, que parece iniciar esse processo. A ordem de grandeza dessas intervenções é, porém, clara e reveladora de um desenvolvimento político que vai num sentido de centralização de um poder régio regulador e outorgante de cargos e mercês¹⁴⁷.

Gráfico 8 – Total de cartas de ofício concedidas no âmbito da administração naval



Durante a governação de D. Filipe II houve um elevado número de deliberações relativas a cargos, sendo, essencialmente, atribuição de cartas de ofício (registo de 70 num universo de 86 deliberações). Os dados apurados justificar-se-ão pelo pendor reformista do monarca, que empreendeu

¹⁴⁴ *Privilégios dos armadores de Lagos* (ANTT, Chancelaria D. João III, L. 52, fl. 16v).

¹⁴⁵ ANTT, Chancelaria D. João III, L. 5, fl. 82v.

¹⁴⁶ A saber: *Casa da Índia. Alvará para os seus guardas trazerem armas de defesa* (ANTT, Chancelaria D. João III, L. 4, fl. 280), *Manoel Jacome. Alvará de Guarda da Índia e Mina* (ANTT, Chancelaria D. João III, L. 5, fl. 82v), *Porteiro da Casa da Índia. Alvará a Gaspar de Matos* (ANTT, Chancelaria D. João III, L. 53, fl. 152), e *Escrivão dos Armazens do Reino, das madeiras que se cortão em Alcobaça. Alvará a Diogo Bayão* (ANTT, Chancelaria D. João III, L. 56, fl. 34).

¹⁴⁷ MATTOSO, 1993; 62-63, 530-540.

uma reestruturação administrativa com a introdução de um regime trienal para os cargos da alta hierarquia administrativa do Império, à imagem do tipo de organização vigente no Império Castelhana na América¹⁴⁸.

O «princípio de exclusivismo absoluto português», no que se refere ao Império, poderá estar na base da significativa produção legislativa a este nível, no período filipino. Era o continuar de uma tendência anterior, com níveis de produção elevada também nos reinados de D. Sebastião e de D. Henrique, embora se trate agora de uma união de reinados, em que os naturais do Reino tinham a seu cargo «todos os mecanismos com que se podia contar para a governação efectiva da metrópole e do Império através da administração pública», como estabelecido nas Cortes de Tomar de 1581¹⁴⁹.

A reduzida legislação para o reinado de D. João II está em consonância quer com o carácter ainda embrionário de um «império» em construção, quer com uma estrutura governativa ainda de pendor medieval. Apesar de já existirem os Armazéns do Reino, grande parte dos registos identificados sobre cargos remetem, neste reinado, para esta instituição ou para os estaleiros navais¹⁵⁰. A Casa de Ceuta ou a Casa da Guiné e Mina têm apenas 2 deliberações registadas¹⁵¹.

Quanto à Casa da Índia, só com D. Manuel, e em consequência das viagens de Vasco da Gama, se cria esta instituição, em 1501. Em 1509, o monarca regularia esta instituição e outras por meio de regimentos específicos para cada função¹⁵². Exemplo disto é o *Regimento das Cazas das Indias e Mina*¹⁵³. Sabe-se que a sua produção se iniciou em 1509, mas os vários acrescentos normativos que sofre ao longo do tempo impede o enquadramento temporal de cada uma das cláusulas por ano ou reinado.

Os procedimentos para despachos dos navios foi assunto que não tomou a atenção dos monarcas portugueses. Os dados apresentados remetem apenas para o período filipino, mais concretamente para os reinados de Filipe II e Filipe III. Este tipo de deliberações destinavam-se a regular questões como as seguintes: *Alvará que proíbe dar-se despacho em Angola a navio algum deste Reino, sem certidão de ter tocado em Benguella, e deixado ahi as ordens que levar do Real Serviço*, de 1619¹⁵⁴; *Carta Régia de 10 de Novembro de 1623. Até à partida das naus dê-se preferência no Desembargo do Paço ao despacho dos negócios da Índia*¹⁵⁵; e *Alvará de restrição sobre despachos de navios*, de 1632¹⁵⁶.

¹⁴⁸ OLIVAL, 2012: 130, 141.

¹⁴⁹ BOUZA, 2013: 150-155.

¹⁵⁰ Alguns exemplos: Carta de ofício para *Escrivão do Armazem de Lisboa. Carta a Martinho de Basto*. (ANTT, *Chancelaria de D. João II*, L. 24, fl. 144), para *Escrivão do Armazem de Lisboa. Carta a João Gonçalves*. (ANTT, *Chancelaria de D. João II*, L. 14, fl. 110), para *Escrivão da Ribeira de Lisboa. Carta a Ruy Gonçalves*. (ANTT, *Chancelaria de D. João II*, L. 24, fl. 142) e para *Escrivão da Ribeira de Lisboa. Carta a Affonso Gonçalves*. (ANTT, *Chancelaria de D. João II*, Livro 7, fl. 111).

¹⁵¹ Carta de ofício para *Almoxarife dos armazens da Casa da Guiné. Carta a João Alvares*. (ANTT, *Chancelaria de D. João II*, L. 14 fl. 88) e carta de ofício para *Escrivão do balanço da Casa da Mina. Carta a Luiz Pires*. (ANTT, *Chancelaria de D. João II*, L. 19, fl. 81).

¹⁵² LUZ, 1992: 30.

¹⁵³ PERES, 1847.

¹⁵⁴ AR, *Legislação Régia*, L. 1603-1619, p. 345.

¹⁵⁵ *Ius Lusitaniae, Coleção Chronologica de Legislação Portuguesa – 1620-1627*, p. 105.

¹⁵⁶ AR, *Legislação Régia*, L. 1627-1633, p. 254.

A complexidade do trato comercial e do Império em expansão exigiu infraestruturas que armazenassem as mercadorias recebidas e as despachassem para os devidos destinos, abastecessem os navios e armadas e os apetrechasse devidamente, e organizassem as viagens sob forma de contrato. As Casas da Índia, da Mina e de Ceuta e os múltiplos Armazéns foram verdadeiros órgãos administrativos de gestão naval independentes da gestão das alfândegas (a Casa da Índia funciona ela própria como alfândega), adquirindo funcionalidades e espaços próprios e autónomos¹⁵⁷.

A estruturação orgânica destas instituições faz-se por meio de dois regimentos, *Regimento das Cazas das Índias e Mina*¹⁵⁸ e *Regimento da Casa da Índia*¹⁵⁹, igualmente incluídos nos dados apresentados. Embora aqui contando com 2 ocorrências, acerca das instituições, presumem, porém, uma verdadeira estruturação orgânica e funcional, como se pode constatar ao comparar os títulos desses regimentos transcritos nos apêndices 1 e 2. Por meio desta comparação compreendem-se as transformações e mutações estruturais e funcionais que sofreram. Saliente-se, de novo, que se trata de uma construção sucessiva de vários reinados, pelo que não podem ser atribuídas a apenas um.

Os Armazéns da Guiné e da Índia surgiram no reinado de D. Afonso V e estavam encarregues de tudo o que se relacionava com a construção naval, aquisição e aparelhagem das embarcações, pilotagem, criação de cartas de marear e recrutamento de homens para as naus. Em oposição àquilo que se pode pensar, os Armazéns da Guiné, que mais tarde se tornam da Mina e da Índia, ou até mesmo Armazém da Guiné e Índia, eram independentes funcional e administrativamente da Casa da Índia. As suas funções e cargos aperfeiçoaram-se de acordo com o aumento das exigências da marinha portuguesa e das suas necessidades. O quadro de pessoal podia-se dividir em três grupos: um primeiro era pessoal que tinha por função adquirir materiais para construção naval; o segundo era composto por aqueles que aprovisionavam os navios, compravam o biscoito, a carne, o vinho e o azeite; e em terceiro lugar, aqueles que tratavam do armamento das tripulações e das embarcações. Entre os oficiais dos Armazéns podemos contar com um Tesoureiro, quatro Escrivães, seis homens e um Mestre para fazer velas com quatro obreiros, oito mulheres para fabrico de velas latinas, o Patrão-mor e o Patrão pequeno, com seis trabalhadores comuns¹⁶⁰.

A 27 de Novembro de 1501, D. Manuel cria o cargo de Provedor dos Armazéns. O crescimento dos negócios da Índia obrigava a que alguém estivesse encarregue de ordenar a construção de navios e garantir as matérias-primas necessárias à sua construção e respetivo aprovisionamento. Enquanto representante do trato da Índia estava obrigado a dar ao Rei e à Casa da Índia os navios necessários, devidamente apetrechados, armados e com tripulação definida. Tinha autoridade para chamar Mareantes, Guardas de Navios, Carpinteiros, Calafates e outros oficiais para o fabrico ou conserto de navios e todos os Vedores da Fazenda e Juizes locais deveriam responder positivamente aos pedidos do Provedor, sobretudo no que tocasse ao corte de madeiras para construção naval. Por alvará de

¹⁵⁷ BETHENCOURT & CHAUDHURI, 1998: vol. 1, 396-398; CAETANO, 2004: 112.

¹⁵⁸ PERES, 1847.

¹⁵⁹ LUZ, 1992.

¹⁶⁰ COSTA, 1997: 266-271; LUZ, 1992: 35-39.

D. Sebastião, de 1 de Março de 1570¹⁶¹, o cargo de Provedor vê os seus poderes ampliados com a nomeação de Pilotos, Mestres, Marinheiros, outros oficias e Bombardeiros para as naus e com a obrigatoriedade de revistar as naus, juntamente com os oficiais da Ribeira, com o intuito de garantir a segurança da viagem e organização da mesma de acordo com o previsto. Em oposição, ao Rei continuava reservada a autoridade de eleger o Capitão das embarcações; função que também justifica as numerosas nomeações régias para cargos¹⁶².

A Casa de Ceuta terá surgido em 1434 e estava dirigida aos negócios marroquinos e logística de apoio, necessária para a manutenção da praça e estabelecimento no Norte de África. Mais tarde acabou por gerir toda a gestão comercial do Norte de África, acompanhando o processo de fortificação da costa africana conquistada. Fixada inicialmente em Lagos passou, por volta de 1450, a estar sediada em Lisboa.

A Casa da Guiné terá sido inicialmente fixada em Lagos, local onde o Infante D. Henrique queria instalar a empresa expansionista. Nela se fiscalizava e controlava o comércio com as feitorias de África, bem como os assuntos respeitantes a esses domínios. Era depósito de mercadorias como malagueta e gatos-de-algália, mas também de escravos. Por volta de 1481, a Casa da Guiné foi transferida para Lisboa. Aqui, além de receber as mercadorias das feitorias de África, começou a receber o ouro vindo da costa da Mina. Isto fez com que na documentação passasse a designar-se Casa da Guiné, ou Casa da Guiné e Mina, ou só Casa da Mina. Uma carta de quitação de 1486 a 1493 concedida a João do Porto, que era Almoxarife dos escravos de África, refere-se à Casa como Casa da Mina. Já uma carta de quitação de 1494 a 1497 a Lopo Mendes designa-o como Recebedor do tesouro da Casa da Mina e tratos da Guiné. Chegados aos anos de 1497, uma carta de quitação desse ano a 1502, remetida a Fernão de Lourenço, concede-lhe o título de Tesoureiro e Feitor dos tratos da Guiné, e Casa da Mina e das Índias. É evidente a anexação do termo «Índias» em consequência da viagem de Vasco da Gama, em 1498. Desde então avultadas mercadorias chegavam a Lisboa fazendo com que a Casa da Guiné e Mina fosse também Casa da Índia. Várias são as designações que aparecem na documentação: Casa da Guiné e Índia, Casa da Mina e Índias, e Casa da Guiné, Mina e Índias. Contudo, com o acentuar do volume das mercadorias, a complexidade e importância comercial em volta delas fez com que fosse necessário estreitar funções e canalizá-las para as suas devidas especificações, para boa resolução dos negócios¹⁶³. Seguindo a linha de pensamento de Francisco Mendes da Luz:

*Essa especificação fez-se atendendo às sucessivas funções e designações que a Casa fora tendo, correspondendo a cada uma a um local ou repartição determinada, com o seu pessoal privativo. Por isso temos três secções, três casas, como então se dizia, dentro da mesma Casa (...)*¹⁶⁴.

¹⁶¹ CORREA, 1816.

¹⁶² BETHENCOURT & CHAUDHURI, 1998: vol. 1, 396-398; CAETANO, 2004: 112; COSTA, 1997: 265-271; LUZ, 1992: 38-39.

¹⁶³ BETHENCOURT & CHAUDHURI, 1998: vol. 1, 396-398; LUZ, 1992: 28-29; SOTTOMAYOR, 1994b: 737-738.

¹⁶⁴ LUZ, 1992: 28-29.

O peso comercial do trato do Oriente levou a que a Casa da Guiné, Mina e Índia, assim conhecida em 1502, visse os seus serviços separados no ano seguinte, com a automatização dos quadros administrativos da Casa da Índia. D. Manuel conhecia bem as necessidades exigentes deste trato, como se pode verificar pela justificação que apresenta para a criação da Casa da Índia:

*(...) conciderando no quam grandes couzas sam os nosso trautos da Guiné e das Indias, a Deos louvores, y quanto proveito delles se segue a nossos Regnos, e naturaes delles, y assi a outras muntas partes da Christandade, e como somos obrigados trabalhar, quanto em nos for, de as taes couzas serem sempre bem regidas e governadas y conservadas, e parecendo nos por o negocio ser grande, e de munta importancia y ocupação, se nam podia tudo isto bem fazer por hum Feitor, Thezoureiro, y trez Escrivaens, que hy havia (...)*¹⁶⁵.

Esta casa e armazém estavam encarregues da gestão e manutenção da Carreira da Índia.

Quanto ao funcionalismo e estruturação administrativa, eram semelhantes à Casa da Contratación de Sevilha (criada em 1503, porventura refletindo a estrutura da Casa da Guiné, Mina e Índia, agora aplicada à gestão do comércio das Índias espanholas). Com o estabelecimento do monopólio do trato da pimenta em 1506, a Casa da Índia tornou-se no principal centro recebedor dos produtos do Oriente e de venda para a Europa¹⁶⁶.

*Controlava as exportações para o Oriente, responsabilizava-se pela recepção das mercadorias orientais, encomendando-as às feitorias do ultramar em função das necessidades do mercado e dos stocks disponíveis em Lisboa, assegurando ainda a sua distribuição pelos interessados, mas, por outro lado, era também da sua responsabilidade a nomeação dos funcionários para as feitorias comerciais, quer no ultramar quer na Flandres, os quais lhe deveriam dar contas das suas actividades, o registo das cartas vindas do ultramar e a organização das armadas*¹⁶⁷.

A importância que a Casa da Índia adquire fez com que D. Manuel redigisse um regimento de regulação do seu sistema, já referido anteriormente. Gradualmente com o domínio do comércio oriental pela Coroa, a Casa da Índia torna-se não só o centro deste comércio, como também o centro de administração ultramarina desses espaços.

Pelo *Regimento das Cazas das Indias e Mina*¹⁶⁸, possível de analisar parcialmente, cada Casa teria 1 Feitor, 3 Tesoureiros: 1 das especiarias; 1 do dinheiro da venda delas e 1 da Casa da Guiné e da Mina; 5 Escrivães: 3 para a Casa da Índia e 2 para a Casa da Mina e da Guiné, com as devidas funções regulamentadas para «cada hum saber o modo e maneira em que nos ditos officios nos ham e devem de servir (...). E aos sobredittos mandamos que os ditos Regimentos vejam muy bem, y leyam

¹⁶⁵ PERES, 1847: 3.

¹⁶⁶ SOTTOMAYOR, 1994a: 517-520; MATOS, 2003: 14.

¹⁶⁷ SOTTOMAYOR, 1994a: 518-519.

¹⁶⁸ PERES, 1847.

continuadamente, pera melhor entenderem y saberem como nos dittos officios nos ham de servir»¹⁶⁹. O cumprimento do regimento era indispensável e os faltosos incorriam em penas se tais regulamentações não fossem cumpridas. O Feitor estaria encarregue de controlar esta situação, e em caso contrário, cairia nele a pena ou o dano que daí adviesse.

Além dos desempenhos oficiais, as horas de serviço eram igualmente normalizadas. Assim, todos os oficiais no verão trabalhavam das 6 horas até às 10h da manhã e das 15h até às 18h. No inverno o horário alterava, passando a ser das 8h até às 11h da manhã e das 14h às 15h da tarde. Se fosse necessário para a conclusão de algum negócio ficariam mais tempo. Ao Porteiro cabia anotar as horas de entrada e saída de cada oficial num livro de ponto. Se, por sua vez, errasse numa hora ou mais em algum oficial ser-lhe-ia retirado de seus mantimentos 40 reis por cada hora para a obra da Capela da Casa da Índia e por 30 minutos, 25 reis¹⁷⁰.

O segundo regimento que se conhece para a Casa da Índia, *Regimento da Casa da Índia*¹⁷¹, é do primeiro quartel de Seiscentos. Não se sabe ao certo a sua data de produção mas, cruzando a informação temporal dada por uma carta, de 9 de Agosto de 1630, com a referência à Companhia de Comércio, extinta em 1633, pensa-se que terá sido produzido durante este período. Não é possível garantir que estas disposições tenham realmente servido de regimento para a Casa da Índia. No entanto, dá a conhecer o andamento dos negócios nesta Casa, por altura das primeiras três décadas do século XVII, já que muitas das disposições estavam, anteriormente, em vigor¹⁷².

As funções do Tesoureiro da Casa da Índia e as do da Casa da Mina não estão divididas segundo os negócios e mercadorias próprias de cada área – Índia e Costa Africana, mas sim pela qualidade dos produtos que daqui advinham. Segundo Mendes da Luz:

*o tesoureiro da Guiné unicamente recebia o ouro, viesse ele de S. Jorge da Mina e de «todollos outros resgates y tractos de Guiné» ou «das Minas de Sofala y quaesquer partes. Era ele o encarregado de receber e prestar contas de todas as mercadorias que se destinavam ao resgate da Mina e da Guiné assy mesmo todallas mercadorias de qualquer sorte que forem que hajam de hir pera as feitorias y trautos das Índias».; Por sua vez, o tesoureiro da Casa da Índia ou da «especiaria da Casa da Índia» – como também aparece designado muitas vezes – seria o responsável de todas as especiarias, drogas, pedraria e aljôfar vindas da Índia ou da Guiné*¹⁷³.

Ao Feitor da Casa da Índia cabia saber sempre sobre as mercadorias de todas as feitorias para informar o Rei; estava encarregue da provisão do trato de São Jorge da Mina e qualquer outro da Guiné; devia dar a saber ao Rei as mercadorias a levar para a Índia; e requerer aos Armazéns da Índia os navios necessários para a navegação comercial na Guiné, Mina e Berbéria (12 num total anual).

¹⁶⁹ PERES, 1847: 3-4.

¹⁷⁰ PERES, 1847: 5.

¹⁷¹ LUZ, 1992.

¹⁷² LUZ, 1992: 14-16.

¹⁷³ LUZ, 1992: 30-31.

Este, juntamente com os Escrivães e o Tesoureiro, deveriam visitar as naus antes e depois de serem carregadas, a fim de controlarem o contrabando de mercadorias. Por outro lado, e com mais oficiais, estava encarregue de vigiar a descarga das naus, depois de receberem as notas de carga dadas pelos Escrivães e Feitores. O Juíz da Balança deveria estar presente na pesagem das mercadorias que chegavam, mas dada a elevada quantidade de mercadorias, era crítica a sua presença constante. A resolução passava pela nomeação, pelo Feitor, de um Guarda ou oficial digno de representar o Juíz¹⁷⁴.

A Casa da Índia estava estruturada por mesas: a Mesa das drogas, que tratava do despacho de drogas e especiarias; a Mesa dos quartos que despachava os escravos da Mina e tratava das roupas; a Mesa da armada, a cargo do registo dos nomes dos navios e dos que embarcavam, constituindo as *Ementas da Casa da Índia*; e por fim, a Mesa da tesouraria, que recebia e controlava o dinheiro proveniente das duas primeiras mesas¹⁷⁵.

3.1.2. – Máquina administrativa: os cargos

No que concerne à componente de pessoal administrativo ligado às infraestruturas de base da empresa expansionista, a bibliografia é escassa, não apontando nenhuma linha de tendência. Somente se cinge a abordar alguns ofícios em volta das principais instituições, nomeadamente a Casa da Índia e Armazéns da Índia, não aludindo à malha de cargos que existia e que regia todo este projeto por detrás destas entidades. Neste pressuposto, aquilo que de seguida será exposto é inédito e procurará dar a conhecer o leque organizativo e profissional pela diversidade de cargos identificados.

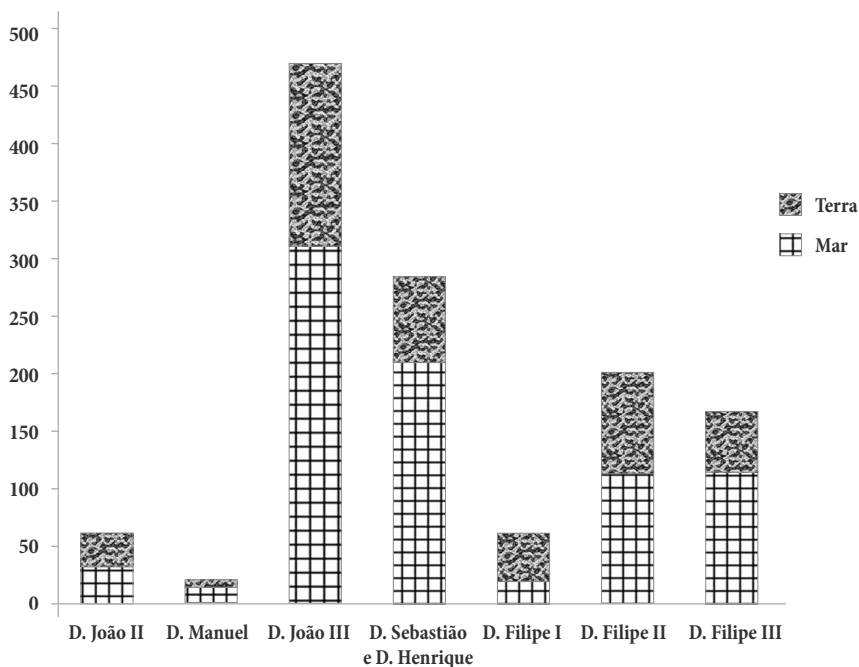
Em primeiro lugar, indexaram-se os cargos como sendo da terra e do mar, mediante o local de desempenho do ofício, como referido, e em segundo lugar, a recolha de dados não se limitou a cartas de ofício, mas a todas as deliberações em que um cargo fosse referenciado, como cartas régias, cartas de privilégio ou alvarás. Em terra considerou-se os cargos pertencentes à administração naval e à construção naval, sobretudo por estes desempenharem as suas funções em terra, embora direcionadas para o mar. Foi-se mais longe ao compartimentar os dados relativos a terra por espaço: Reino ou Ultramar e, conseqüentemente, organizá-los pelas entidades de acolhimento profissional. Neste momento, refere-se apenas os cargos relativos à administração naval em terra. Os restantes serão abordados quando se analisarem as respetivas áreas de atuação, nomeadamente como construtores navais ou membros de tripulações. Ressalve-se que temos plena consciência da ambivalência de alguns desses cargos, por vezes tanto desempenhados em terra como no mar. Veja-se o caso dos construtores navais.

Como tendência geral, nos reinados de D. João III, D. Sebastião e D. Henrique, em conjunto, e no período filipino, nomeadamente Filipe II e III, regista-se uma maior variedade de cargos em terra, como se verifica no gráfico 9, sem se proceder ainda a uma comparação com os de mar. Se o fizermos, verifica-se, nitidamente, que os de mar prevalecem face aos demais.

¹⁷⁴ BETHENCOURT & CHAUDHURI, 1998: vol. 1, 396-398; LUZ, 1992: 31-35.

¹⁷⁵ BETHENCOURT & CHAUDHURI, 1998: vol. 1, 396-398; SOTTOMAYOR, 1994a: 519-520.

Gráfico 9 – Total de cargos registados – distribuição por reinados



Como se verifica pela tabela 2, ao longo do período em análise, numerosos eram os cargos existentes ligados à administração naval. Esta tendência mostra que uma máquina burocrática administrativa estava em desenvolvimento. No universo documental compilado contam-se 348 referências a cargos nas deliberações régias, quer relativas ao Reino quer ao Ultramar. Do total sabe-se que, para o Reino, o Guarda da Casa é o cargo mais vezes referenciado, com 107 ocorrências em 301, seguindo-se o Escrivão dos Armazéns, com 49 registos. No espaço ultramarino, em primeiro lugar a documentação aponta o Almojarife dos Armazéns como o cargo mais referenciado, com 22 registos em 47, e em segundo lugar, o número de cargos referentes ao Ultramar é muito inferior aos do Reino (47 registo versus 301).

Tabela 2 – Distribuição dos cargos referentes à administração naval por espaço de exercício de funções

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

(cont.)

Cargos da administração naval	Reino	Ultramar	Total
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

A lógica de indexação dos cargos por administração naval seguiu a organização presente nos títulos que compõem o *Regimento das Cazas das Índias e Mina*¹⁷⁶, como se pode ver no apêndice 1. Ressalva-se que certos cargos que, à partida, podem indicar uma ligação ao mar, como Feitor da Armada, Guarda das naus, Guarda dos navios, Meirinho das Armadas e Provedor das Armadas, na verdade desempenham as suas funções em terra, sendo fulcrais na administração naval. O Feitor da Armada, o Meirinho e o Provedor das Armadas eram as altas patentes a este nível, tornando-se os representantes do Rei para organização das armadas. Já o Guarda das naus e dos navios estavam encarregues, nas Casas, de proceder à guarda das embarcações que chegavam e eram revistas, bem como aquando do seu carregamento¹⁷⁷.

Os cargos enunciados foram organizados por uma categoria geral da instituição de acolhimento. Neste sentido, os cargos estão indexados por Casa e por Armazém. A Casa da Pólvora aparece como uma instituição independente das demais. Pela tabela apresentada conclui-se a possibilidade de acumular cargos, como é o caso do Patrão-mor dos Armazéns e Armadas, e o Provedor dos Armazéns e Armadas, que aparecem também como cargos independentes.

¹⁷⁶ PERES, 1847.

¹⁷⁷ PERES, 1847: 13-15.

É possível perceber a evolução dos cargos, de acordo com os reinados, ao analisar o apêndice 3. Nem todos os cargos surgem na mesma altura, como se pode verificar não só comparando os diferentes cargos que aparecem nos títulos dos *Regimento das Cazas das Índias e Mina*¹⁷⁸ e *Regimento da Casa da Índia*¹⁷⁹, como também observando os registos dos cargos por reinados no apêndice 3. Esse recenseamento aponta para uma mutação burocrática no aparelho administrativo que vai no sentido da sua complexificação. Os cargos relativos aos Armazéns, nomeadamente os de Almoxarife e Escrivão dos Armazéns, são cronologicamente transversais, registando-se incidências nos diversos reinados, desde D. João II a Filipe III. Outros somente aparecem no *Regimento da Casa da Índia*¹⁸⁰ ou com registo nos reinados de D. Filipe III, como ocorre com o Provedor e o Meirinho da Casa da Índia.

O desempenho das funções apresentadas ocorria na sua maioria no Reino e sobretudo na Casa da Índia, como se verifica na tabela 3. É compreensível esta centralização, uma vez que esta instituição se torna o centro de toda a vida comercial do Império no Oriente.

Tabela 3 – Distribuição dos cargos de administração naval por instituições de acolhimento

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	

¹⁷⁸ PERES, 1847; índice descrito no apêndice 1.

¹⁷⁹ LUZ, 1992; índice descrito no apêndice 2.

¹⁸⁰ LUZ, 1992.

Instituições de acolhimento	Reino	Ultramar
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

As transformações que as próprias instituições foram sofrendo ao longo dos tempos, relembrando os casos já descritos da Casa da Mina para Casa da Índia e Mina e por fim Casa da Índia, ou da Casa da Guiné e Índia para Casa da Guiné, estão presentes na tabela anterior, permitindo compreender o peso que o corpo administrativo foi assumindo na organização e gestão das mesmas.

Em termos de número de ocorrências, de 1 cargo inicial para a Casa da Mina, que se relaciona com a carta de ofício para *Escrivão do balanço da Casa da Minna. Carta a Luiz Pires*¹⁸¹, no reinado de D. João II, passou-se para 48 cargos da Casa da Índia e Mina, sendo 4 deliberações de D. Sebastião e de D. Henrique destinadas ao cargo de Escrivão da Casa¹⁸² e 44 do reinado de D. João III para o Guarda da Casa, alcançando-se um total de 101 menções para a Casa da Índia. Dos dados registados para a Casa da Índia sabe-se que 15 remetem para o reinado de D. João III e 27 para o de D. Sebastião e D. Henrique, estando os restantes distribuídos pelo período filipino (15 – Filipe I, 25 – Filipe II, e 19 – Filipe III).

O facto de nos reinados de D. João III e D. Sebastião e D. Henrique se legislar para esta instituição com a nomenclatura de Casa da Índia e Mina e depois Casa da Índia, só comprova o que Francisco Mendes da Luz afirmava: que na documentação era vulgar o uso de várias designações para a mesma casa, mas com o acentuar da complexidade dos tratos nelas envolvidos houve a necessidade de estreitar funções e canalizá-las para as suas respetivas especificações¹⁸³. Esta constatação verificou-se ao analisar a tabela 3 e ao confrontar com os dados mais particulares por reinados. A presença de documentação legislativa para os reinados de D. João III e de D. Sebastião e de D. Henrique para a Casa da Índia e Mina e em simultâneo para a Casa da Índia, sem mais haver referência à primeira

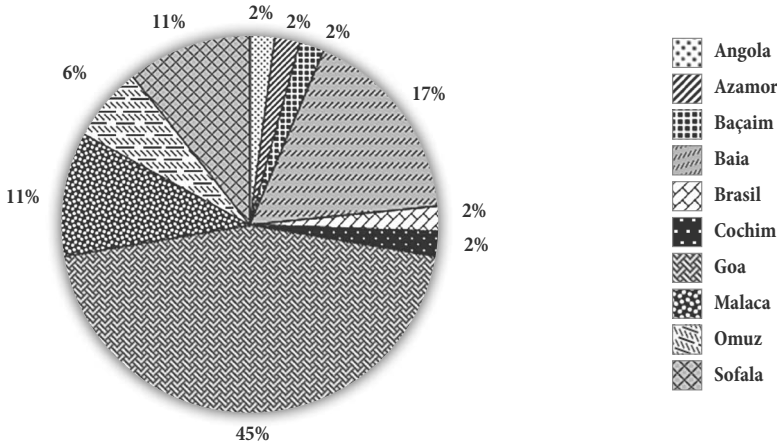
¹⁸¹ ANTT, *Chancelaria de D. João II*, L. 19, fl. 81.

¹⁸² *Escrivão da Casa da Índia e Mina. Carta a Pedro de Paiva*. (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 3, fl. 321v); *Escrivão da Casa da Índia e Mina. Provisão a Matheus Pires*. (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 24, fl. 357); *Escrivão da Casa da Índia e Mina. Carta a Fernando Gomes da Gama*. (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 17, fl. 158); *Escrivão da Casa da Índia e Mina. Carta a Belchior Carvalho*. (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 39, fl. 33).

¹⁸³ LUZ, 1992: 27-28.

nomenclatura nos reinados subsequentes, só prova que estávamos num período de transição e de adaptação a novas configurações administrativas, que conduz à compartimentação das instituições.

Gráfico 10 – Distribuição de cargos da administração naval exercidos no Ultramar



Como seria de esperar, o Estado da Índia é o principal espaço de concentração de cargos registados. Na verdade Goa destaca-se dos demais locais (ver gráfico 10). Note-se que aqui só foram considerados os registos da administração central, em Lisboa. Se incluíssemos os Livros das Monções, relativos ao Índico, essa preponderância por certo se acentuaria. Mas o mesmo se poderia dizer em relação a África ou ao Brasil: as administrações *in locu* remetem, por certo, para uma maior minúcia nos cargos de nomeação por representantes do Rei.

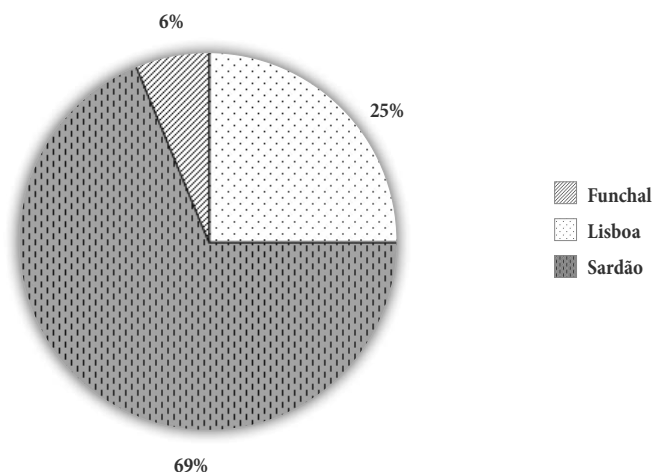
Os cargos referentes a Goa remetem para instituições como os Armazéns de Goa e a Ribeira de Goa, neste caso os cargos de Almojarife ou Guarda ou Escrivão da Ribeira. Entre estes cargos destaca-se o cargo de Almojarife das Galés de Goa, que apenas é registado nesta localidade e no reinado de Filipe II, com a carta de ofício de *Almojarife das gallés de Goa. Carta a Balthazar de Maris Lobo*¹⁸⁴.

No Brasil aparecem referenciados, por exemplo, a carta de ofício de D. Filipe III, *Capitão General da Artilharia do Brasil. Carta ao conde de Obidos*¹⁸⁵, e deliberações relativas à gestão dos Armazéns da Baía.

¹⁸⁴ ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, L. 7, fl. 287.

¹⁸⁵ ANTT, *Chancelaria de Filipe III*, L. 36, fl. 48v.

Gráfico 11 – Distribuição dos cargos da administração naval pelos locais de exercício no Reino



No Reino, os cargos administrativos, seguindo os mesmos pressupostos anteriores, concentravam-se em Lisboa, como se pode ver no gráfico 11, já que esta era a «cabeça» política e administrativa do Império Ultramarino.

3.2. CONSTRUÇÃO NAVAL

3.2.1 – Matérias-primas, espaços e investimento

Entre os séculos XIII a XIV a construção naval esteve na mira da ação régia. Assim era exigido primeiro pela reconquista cristã, depois pela defesa contra o corso, depois ainda pela promoção comercial por via marítima, quer para o Norte da Europa, quer para o Mediterrâneo¹⁸⁶. D. Dinis e D. Fernando são 2 monarcas conhecidos pela sua ação neste domínio. Com as condições estabelecidas, esta indústria floresce significativamente e disto parece dar prova o facto de a armada que segue para expedição para Ceuta, em 1415, ser composta por 242 embarcações, a maioria da frota mercante, porventura não apenas portuguesa¹⁸⁷.

No decurso do século XV e com o alargamento do espaço geográfico nacional à Costa Africana e às Ilhas dá-se um aumento da procura de navios. Em corolário, o Estado desenvolve uma ação inter-

¹⁸⁶ OLIVEIRA, 2006.

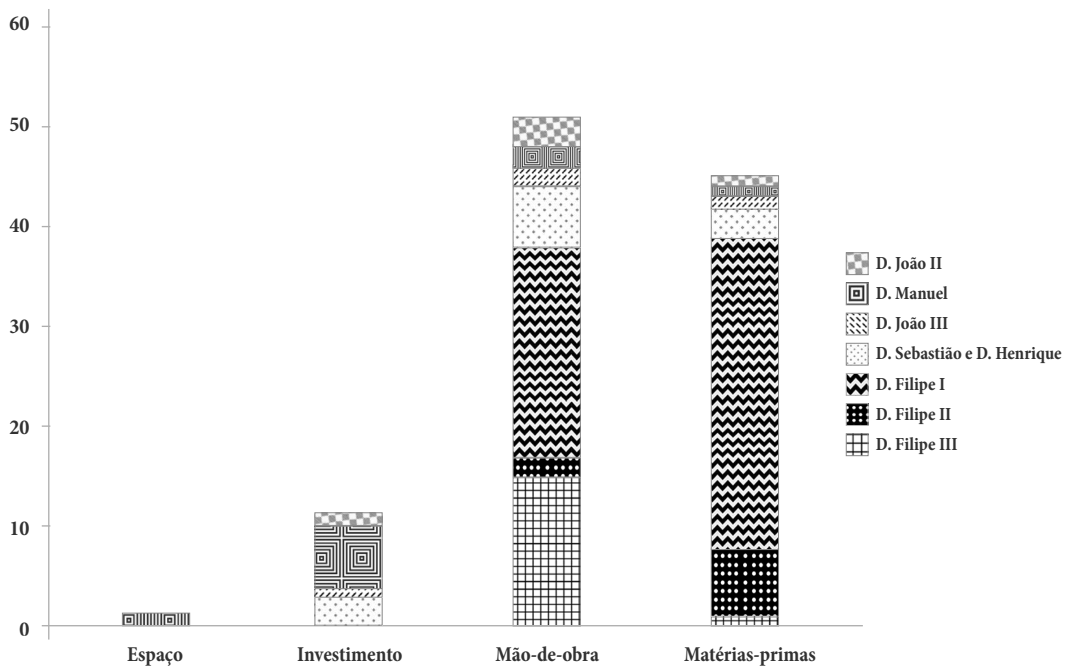
¹⁸⁷ BELLEC, 1993: 102-104.

ventiva 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 dos territórios africanos marroquinos.

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 das de transporte marítimo. Toda a ação legislativa da Coroa, no fomento à construção da frota naval criou condições para a modernização da marinha portuguesa a nível militar e mercante. 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 concedidas aos construtores e/ou proprietários navais¹⁸⁸.

Gráfico 12 – Distribuição das deliberações sobre construção naval por subcategorias temáticas



¹⁸⁸ BELLEC, 1993; BARROS, 2004a: vol. 1, 222-224, 237-238; COSTA, 1997: 27-36.

Ao analisar o gráfico 12 percebe-se que grande parte das deliberações tomadas sobre construção naval centraram-se nas matérias-primas. O reinado de D. João III foi produtivo nesta matéria, com um total de 31 deliberações. Esta produção legislativa decorreu entre 1524 e 1526, com exceção de uma deliberação, impossível de datar. Estas vão desde ordem de atribuição de materiais necessários à reparação ou construção de uma embarcação, como o *Mandado para o almoxarife de Ormuz dar ao calafate Simão Luís breu, azeite, pregos, etc, para corregimento da galeota Santa Cruz*¹⁸⁹ (1524) ou *Mandado para se dar ao mestre dos calafates, Pedro André, 6 quintais de breu e 60 mãos de azeite de peixe para corregimento do galeão São Tiago*¹⁹⁰ (1524), sendo o grosso das deliberações (27 registos); concessão de privilégios a quem transportava matérias necessárias, como *Privilégios das pessoas que trouxerem mastros e vergas para os navios não pagarem direitos alguns*¹⁹¹; e deliberações de inibição de corte de madeira em locais determinados, *Carta de confirmação da coutada da herdade de Alcobitim, termo de Alcaçovas, a Rui Lobo, pela qual é proibido pastar, beber, cortar madeira, mas é permitido caçar e pescar*¹⁹².

D. Manuel já anunciou os contornos legislativos do seu sucessor, ao promulgar 6 deliberações com a finalidade de proibir o corte de madeira¹⁹³, nos anos de 1497 e 1502, e 1 carta de privilégio para o corte de madeira, *Carta de privilégio aos moradores de Buarcos, pela qual lhes é dada licença para cortarem madeira, liames e casca nas matas para seus barcos e redes*¹⁹⁴, num total de 7 registos.

As medidas apresentadas, nomeadamente as de proibição de corte de madeira, estiveram em consonância com uma política de proteção da matéria-prima, essencial para a construção naval. As madeiras destinadas à Ribeira das Naus provinham sobretudo do Ribatejo, principal e mais antigo distribuidor de madeira, mas também de Alcobaça, Leiria, Torres Vedras, Óbidos e Alcácer do Sal.

Algumas medidas apresentadas para o reinado de D. João III procuraram regularizar uma realidade já evidente, consequência do uso excessivo de madeira – a desflorestação das coutadas e matas portuguesas e, consequentemente, a escassez desta matéria-prima¹⁹⁵. À falta de madeira, que se começa a sentir em meados do século XV, Portugal responde com a importação de madeira do

¹⁸⁹ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. II, mç. 120, n.º 68.

¹⁹⁰ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. II, mç. 117, n.º 21.

¹⁹¹ ANTT, *Chancelaria de D. João III*, L. 37, fl. 173.

¹⁹² NEVES, 1980-1993: vol. V (1988), fasc. 1. 91-98.

¹⁹³ A saber: *Carta de confirmação de coutada da herdade da mata de Aires, termo de Elvas, a Pedro Caldeira e sua mulher e aos herdeiros de Martim Correia, pela qual é proibido meter gado a pastar e cortar madeira, sob certas penas.* (NEVES, 1980-1993: vol. IV (1983), 66-70), *Carta régia pela qual é permitido cortar mato nos pinhais do Ribatejo, mas é proibido tirar pinho, sobre, carrasqueiras e colmeias, além de outras disposições.* (NEVES, 1980-1993: vol. IV (1983), 184-187), *Carta de confirmação de coutada da terra e mata de Azenha, termo de Bernavente, a D. Álvaro de Ataíde, pela qual é proibido cortar lenha, excepto para as galés.* (NEVES, 1980-1993: vol. IV (1983), 108-110), *Carta de confirmação de coutada de azinhal em Mamporão, termo de Estremoz, à mulher e herdeiros de Soeiro Vaz de Pina, pela qual é proibido cortar azinheiras e apanhar bolotas, sob certas penas.* (NEVES, 1980-1993: vol. IV (1983), 114-115), *Carta de confirmação de coutada da quinta de Antanhol, perto de Coimbra, a João da Cunha, pela qual é proibido de cortar madeira, árvores e lenha na sua mata, sob certas penas.* (NEVES, 1980-1993: vol. IV (1983), 101-102), e *Carta de confirmação de privilégio a Sintra, pela qual é dada licença a seus moradores para tirarem lenha nas matas coutadas do termo, excepto em algumas que menciona, mas proíbe cartar árvores de fruto, castanheiros e sobreiros.* (NEVES, 1980-1993: vol. IV (1983), 74-75).

¹⁹⁴ NEVES, 1980-1993: vol. IV (1983), 184-187.

¹⁹⁵ COSTA, 1997: 310-318, 328; DEVY-VARETA, 1986: 10.

Norte da Europa. As novas terras não foram capazes de abastecer satisfatoriamente as necessidades do Reino, pelo que exigiram novas procuras para fazer frente a uma necessidade cada vez mais significativa. A chegada à Ilha da Madeira revelou-se, inicialmente, frutífera quanto a este recurso primário. Contudo, a sua colonização contribuiu para a destruição destes recursos, mas não impediu que aqui se instalasse um estaleiro de construção naval. O mesmo se pode dizer para a Índia e Goa em particular. As potencialidades dos seus recursos e a impossibilidade de transporte dos mesmos por mar, implicou a fixação de estaleiros navais com capacidades de construção e reparação de embarcações¹⁹⁶. O mesmo se diga para o Brasil.

No decurso do século XV era já visível o impacto da construção sobre as matas e coutadas portuguesas. Como aponta Nicole Devy-Vareta «em 1514, os pinhais do Ribatejo eram muito «esfarapados», 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 pelo fogo»¹⁹⁷. Os incentivos à importação da madeira colmataram a escassez portuguesa, mas com o acentuar das trocas comerciais no Oriente, a consolidação do trato brasileiro e a diminuição das remessas de ouro africano, dá-se uma viragem na política fiscal portuguesa, nomeadamente com o fim das facilidades e o incentivo à importação desta matéria-prima.

O processo de desflorestação acentua-se na segunda metade da centúria de Quinhentos e obriga a intervenções nas primeiras décadas do século subsequente. Quatro são as razões apontadas para este problema que se fez sentir por todo o Reino: a) níveis acrescidos de construção naval; b) crescimento demográfico; c) concentração urbana; d) desenvolvimento de «pequenas indústrias» em que a madeira era a principal fonte de abastecimento. Este cenário obrigou a intervenções régias nos anos de 1581 e 1593, revelando a importância que este sector industrial assumiu no poder central. A zona urbana de Lisboa foi a mais afetada ao invés de Entre Douro e Minho, onde os recursos florestais eram abundantes, nomeadamente junto à orla costeira. Além da ação régia, outras iniciativas se desenvolveram impulsionando a florestação, sobretudo de espécies como o carvalho, sobreiro e castanheiro para variados fins. Exemplo disto foi a florestação com estas espécies, ocorrida no século XVII no couto de Tibães que procurou controlar o processo de desflorestação nesta área¹⁹⁸.

No mesmo sentido, em 1565, D. Sebastião (na verdade o regente do Reino, D. Henrique) promulgava a *Lei das Árvores* ou *Que se prantem arvores para madeira* incluída na *De leis penaes sobre diversas cousas*¹⁹⁹, que encarregava os municípios da função de reflorestação ao serem obrigados à proteção dos terrenos plantados e à plantação dos espaços baldios.

Manda el Rei nosso Senhor aos officiaes das camaras de totalas 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 possuão

¹⁹⁶ DEVY-VARETA, 1986: 13-14; BELLEC, 1993: 106; POLÓNIA, 2007a: vol. 1, 293.

¹⁹⁷ DEVY-VARETA, 1986: 28.

¹⁹⁸ POLÓNIA, 2007a: vol. 1, 292.

¹⁹⁹ LIÃO, 1987: Título XVII, 162-169.

bem criar. E que nos lugares que não forem para pinhaes, fação prantar castanheiros, carvalhos, e 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 abundança, ou que se não possam bem guardar, constrandão os donos das terras; herdades, quintãas, e 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 e vereações, em que declarem quantas arvores há de prantar cada morador, e o tempo em que as há de dar prantadas e criadas, com as penas que lhes bem parecer, que não serão menos de dous mil reaes, para as obras do concelho e pessoa que os acusar. E que os officiaes que assi o não comprirem, encorrão na dita pena²⁰⁰.

A anterior transcrição da *Lei das Arvores* enuncia as principais espécies de madeira usadas para construção naval: pinheiros (nomeadamente o pinheiro manso), castanheiros e carvalhos, para além do sobreiro.

Deliberações menos sistemáticas, mas com o mesmo sentido existiram e foram referenciadas, para além dos reinados já analisados, nos reinados de D. João II e no período filipino. Em 1487, D. João II passava uma *Carta de confirmação de coutada de lezíria e mouchões no Tejo a Pedro Vaz, pela qual é proibido cortar madeira e lenha verde e seca, caçar e meter gado e bestas, sob certas penas*²⁰¹. Já Filipe I, num outro corte temporal, em 1583, proibía o corte de sobreiros com a *Lei que proíbe cortar sobreiros*²⁰² e Filipe II regula os direitos sobre as madeiras do Império Ultramarino com o alvará destinado a Mamede Xa²⁰³, provavelmente em continuidade da reforma naval que empreendeu em Espanha e que, notoriamente, teve implicações na governação do seu sucessor. Em 1630, Filipe III fomentava a plantação com destino à construção naval pela carta régia intitulada *Providencias a bem da sementeira e conservação das arvores proprias para construcção de navios*²⁰⁴.

A documentação registada enuncia, para além da madeira, outras matérias-primas estruturais na atividade de construção naval, como o pano de treu, pregos e ferro.

A produção de treu foi normalizada em 1561 com a lei *Sobre o fabrico do pano de treu*²⁰⁵. Conhecendo que a região de Entre Douro e Minho era um espaço de produção de treu e ao «ser emfformado que ho pano de treu que se fazia na comarca damtre douro e minho não hera da bomdade e perfeição de que se amtiguamente soya de fazer»²⁰⁶, regulariza a forma de tecelagem ao estabelecer que o pano de treu não devia de ser inferior a dez cabrestilhos e de vinte e quatro fios cada cabrestilhos, para que «ho dito pano possa ficar muito mais forte e tepado e melhor»²⁰⁷. Esta deliberação régia mostra a preocupação em garantir a produção de materiais de boa qualidade que abastecessem uma frota mercante e sustentassem as suas necessidades.

²⁰⁰ LIÃO, 1987: Título XVII, 168.

²⁰¹ NEVES, 1980-1993: vol. III (1982), 107-108.

²⁰² BN, disponível em: <http://purl.pt/15221>.

²⁰³ *Mamede Xa. Alvará sobre os direitos das madeiras de Ormuz.* (ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, L. 5 dos Privilégios, fl. 19).

²⁰⁴ AR, *Legislação Régia*, L. 1627-1633, p. 187.

²⁰⁵ CRUZ, 1983: 125-130.

²⁰⁶ CRUZ, 1983: 126.

²⁰⁷ CRUZ, 1983: 127.

Vila do Conde especializou-se na produção de pano de treu, destinado aos navios latinos e aos navios de grande envergadura, mas para as velas de pequenas dimensões, por reconhecimento da sua qualidade e capacidade de resistência. As velas para os navios redondos requeriam lonas mais largas e a sua tecelagem realizava-se nas zonas de Vila Real e Lamego. Para a sua produção, e na sequência dos conflitos entre Francisco I e D. João III, que terão diminuído a respetiva importação, assiste-se ao estabelecimento de feitorias com controlo régio, com a finalidade de incentivar o fabrico nacional e assim assegurar os contingentes necessários à frota nacional. Uma «maior exigência tecnológica (as lonas vitres requeriam teares que pudessem comportar as teias e tramas donde resultassem telas mais largas)», e uma «busca de panos para os navios da frota real a melhores preços, a rapidez na entrega, e a salvaguarda do abastecimento, procurando-se evitar as oscilações do mercado internacional, principalmente do francês, cujas linhas de comércio foram frequentemente interrompidas na primeira metade do século XVI, em razão dos conhecidos problemas marítimos entre Portugal e a França»²⁰⁸, justificam o sistema de feitorias criado. Ao contrário do pano de treu, que continuou a ter mercado interno e externo para venda, a produção de lonas sofre um recuo a partir do momento que as importações de França aumentam, em consequência do restabelecimento das relações políticas e comerciais com a França²⁰⁹.

O ferro era oriundo da Biscaia e chegava a Portugal por mãos dos Mestres das embarcações que no Porto o colocava à venda. Este sistema de venda, que se executava com o ferro, ocorria igualmente com panos e fibras para as cordas, em que os Mestres importavam a mercadoria e esperavam interessados para a compra. O século XVI trouxe, a este nível, a inovação de importação por contrato, em que um assalariado estava encarregue da compra e do transporte do material necessário. Os pregos igualmente provinham da Biscaia, o que comprova que a siderurgia portuguesa era bastante rudimentar²¹⁰.

A par destes produtos, o cordame e as enxárcias, base da indústria cordoeira, eram fulcrais nesta atividade. No entanto não se encontram registadas entre a documentação analisada. O fio, o linho e o esparto eram a base da produção de cordame. O fio provinha de Torre de Moncorvo, espaço de produção igualmente importante, como Vila do Conde com o pano de treu, e conduziu à criação de feitorias, como a de Santarém e de Coimbra. Do seu manuseamento e trabalho na cordoaria resultavam as enxárcias. O linho era, maioritariamente, de produção nacional, vindo de espaços como Santarém, Coimbra e Torre de Moncorvo. Contudo, a importação deste produto era uma realidade, já que era necessário alimentar os stocks, cada vez mais desprovidos, e equilibrar o seu abastecimento com qualidade e preço. Assim, recorria-se ao Norte da Europa, ao Báltico e à Flandres, bem como à Andaluzia, como Sevilha e Cádiz, e a outros domínios da Coroa Aragonesa, Almeria, Alicante e Valência para importação. Com os mesmos espaços negociava-se o esparto, numa altura em que o Algarve perdia a sua importância enquanto centro de produção deste material, no seguimento do desaparecimento do cultivo desta planta em detrimento de outras produções mais vantajosas, como a fruta²¹¹.

²⁰⁸ BARROS, 2004a: vol.1, 470-471.

²⁰⁹ BARROS, 2004a: vol. 1, 473.

²¹⁰ BARROS, 2004a: vol. 1, 465-467, 353.

²¹¹ BARROS, 2004a: vol. 1, 487-489; COSTA, 1997: 353; POLÓNIA, 2007a: vol. 1, 290, 294.

Em suma, a construção naval impulsionou novas «pequenas indústrias», como o têxtil e a cordoaria, mas relevou-se uma atividade incapaz de ser autossuficiente no mercado interno ao necessitar de recorrer ao externo para equilíbrio da procura e da oferta, e pela busca de melhor qualidade dos produtos a utilizar.

O espaço destinado aos estaleiros não foi alvo de interesse normativo pela Coroa, como se observa no gráfico 12. Somente uma deliberação foi registada para o reinado de Filipe II. Trata-se de uma *Carta régia de D. Filipe II para o bispo vice-rei, D. Pedro de Castilho, sobre se fabricarem as naus na Índia por lá haver abundância de materiais bons e menos dispendiosos para a Fazenda*²¹². O processo de desflorestação e o reconhecimento da qualidade das madeiras da Índia, como a teca, com uma durabilidade superior ao pinheiro ou ao sobreiro²¹³, justificarão esta medida, que em simultâneo alude à existência de influência régia nos espaços ultramarinos, para além da Ribeira das Naus sediada em Lisboa.

Do pouco que a bibliografia dá a conhecer acerca dos espaços para estaleiros, sabe-se que estes estavam em consonância com as necessidades construtivas e as dimensões das embarcações que produziam, como já se referiu no capítulo 2. Ao longo dos tempos tornaram-se verdadeiros complexos industriais, como se pode verificar pela afirmação de Leonor Freire Costa para o caso de Lisboa: «espaço que lhe estava reservado confinava com os armazéns e envolvia não só as actividades relativas à construção propriamente dita de navios – sejam os trabalhadores da carpintaria, calafetagem e colocação de mastros – como integrava, na sua estrutura organizativa, muitas das indústrias subsidiárias: ferraria e cordoaria»²¹⁴.

De entre a produção legislativa dos monarcas portugueses do período selecionado ressalva o incentivo ao investimento da construção naval, com algumas prerrogativas promulgadas neste sentido. Incidências sobre estas matérias existem nos reinados de D. Manuel, de D. Sebastião e de D. Henrique, de Filipe II e de Filipe III.

O sistema de contrato de construção de uma embarcação implicava a iniciativa do futuro senhorio ou senhorios da embarcação, que pagava pelo serviço a prestar. Ao contratador cabia definir a arqueação e a volumetria da embarcação, e era responsável pelo avanço de capitais para a sua construção, recebendo os correspondentes prémios pecuniários, se fosse o caso.

D. Manuel em 1510 e em 1511 pagava aos armadores pelos serviços prestados de construção de embarcações a seu pedido – *Alvará para se dar a Fernando Gomes 600.000 réis à conta da construção da nau Graça e Nazaré*²¹⁵ (1510), *Alvará para se dar a Álvaro Pimentel e a Fernando Gomes 1.238.000 réis que deviam ter para a factura de 4 naus*²¹⁶ (1511). Em 1513 preocupava-se com os custos das naus feitas em Cochim por meio da deliberação: *Carta de D. Manuel I para Afonso de Albuquerque sobre as grandes despesas que se fizeram com as naus da Ribeira de Cochim*²¹⁷.

²¹² BA, *Cartas d' el-rei D. Filipe II para o bispo D. Pedro de Castilho, 1581-1614*, n.º 108.

²¹³ BOXER, 2012: 219-220.

²¹⁴ COSTA, 1997: 263.

²¹⁵ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 9, n.º 114

²¹⁶ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 10, n.º 53.

²¹⁷ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 12, n.º 73.

Os diplomas de Filipe II concentram-se em ordens de feitura de embarcações, e dirigiam-se não só aos próprios armadores, mas também aos vice-reis, para que disponibilizassem o necessário para essa produção. A atribuição de capitais para a conclusão e pagamento de obras em curso e conhecimentos dos gastos realizados para a produção de embarcações, com incidência sobre os navios que compunham a frota que ia à Índia fazem ainda parte desta produção de diplomas.

A insistência nestas matérias pode-se verificar pelas seguintes deliberações por ele assinadas: *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 concluirem quanto antes 3 galeões*²¹⁸, *Carta d'el rei em 15 de Julho de 1605 ao Bispo Castilho, Viso Rey fabricando na ribeira das Naos de Lisboa por conta do assentista João Nunes Correa, 3 galeões e como devem servir para a armada que deve ir à India buscar prata no seguinte anno, faça todos os esforços para que se conclusão e avise do estado em que se achão*²¹⁹, *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 cada huma das naos novas, que neste anno forão para a India entrando tudo madeira, pregadura, mão de obra, etc, e até munições, soldos, etc, enfim a custo desde o estaleiro à India*²²⁰, *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, a pedir uma relação minuciosa dos custos das novas naus que foram à India: fabrica das naus, mantimentos, munições e soldo da gente de mar e guerra*²²¹ (1612), e a *Carta del rei sobre o custo das naus*²²² (1612).

A deliberação registada para o reinado de Filipe III que ordenava a construção de uma embarcação, no Porto, para ir em socorro à Índia faz ainda parte deste elenco: «foi determinada á Camara do Porto que aprestasse um Galeão de trezentas toneladas, armada e municiado, para o socorro da Índia»²²³.

Esta evidência só comprova que, por um lado, o monarca estava dependente dos estaleiros fora de Lisboa para a produção naval e, por outro, que a necessidade de socorro constante à Índia indica que a prática corsária ainda era um problema constante.

A provisão, prévia, de D. Sebastião, de 19 de Fevereiro de 1569 *Sobre as arqueações de naos e navios*²²⁴, parece surgir já num contexto que o anuncia, e merece um pouco mais de atenção, pelas disposições que aborda. São vastas as questões que esta lei regulariza, desde a construção naval à defesa, de que será tratada adiante, quando se falar acerca da organização da navegação. Mais do que dinamizar a frota naval portuguesa, tópico que será abordado posteriormente, esta deliberação incita à construção naval ao fomentar uma política de atribuição de prémio pecuniários aos seus contratadores. Segundo a provisão de 1569,

²¹⁸ BA, 51-VIII-5, fl. 92.

²¹⁹ BA, 51-VIII-5, fl. 136.

²²⁰ BA, 51-VIII-5, fl. 78.

²²¹ BA, *Cartas d' el-rei D. Filipe II para o bispo D. Pedro de Castilho, 1581-1614*, n.º 64, fl. 78.

²²² BA, *Miscelânea de noticias para a história civil, da marinha e exército de Portugal*, fl. 45v.

²²³ *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa – 1620-1627*, 94.

²²⁴ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 355-362.

*hei por bem, e me praz, que todas as pessoas, que da publicação deste em diante em meus Reinos, e Senhorios fizerem naos, ou navios, que arqueem debaixo de cuberta, ou cubertas, que tiverem cento e trinta toneladas, hajão de mercê de minha Fazenda cem cruzados; e sendo de mais toneladas, que as ditas cento e trinta, não chegando a trezentas, haverão por cada tonelada, que assim mais tiverem, que as ditas cento e trinta, meio cruzado, e isto além dos ditos cem cruzados; e pelas que arquearem trezentas toneladas, ou mais, haverão por cada tonelada, que arquearem debaixo das cubertas, que fizerem, hum cruzado, e isto de quaisquer toneladas que forem*²²⁵.

À arqueação de embarcações com 130 t. era atribuído um subsídio de 100 cruzados e àquelas entre as 130 t. e inferiores a 300 t. eram atribuídos 100 cruzados mais 50 por cada tonelada. Às embarcações iguais ou superiores a 300 t. era concedido um subsídio extra ao já referido de 1 cruzado por cada tonelada. Construía-se, por esta deliberação, uma escala de subsídios de fomento que tinha o intuito de aumentar a volumetria da frota naval portuguesa, e estimular o envolvimento dos particulares na disponibilização de uma frota com construção de embarcações a título privativo.

No seguimento desta política de fomento está a concessão de subsídios aos particulares que traziam navios do estrangeiro, no entanto só metade do valor era recebido por aqueles que construísem no espaço nacional.

*E os que comprarem naos, ou navios estrangeiros, e os trouxerem a estes Reinos para com as taes naos, ou navios nelles servirem, e navegarem, não sendo feitas de mais tempo que de cinco annos, pouco mais, ou menos, haverão ametade do que acima he declarado, que hão de haver os que de novo as fizerem, que he outro tanto, como pelo Regimento da minha Fazenda sohião haver as pessoas, que de novo fazião naos, e navios, ou as compravaõ, e traziaõ de fóra do Reino*²²⁶.

A intenção por detrás desta provisão não se resumia ao incentivo e fomento da construção para reforço da frota naval, mas também a implementar medidas de defesa, que neste caso passava pela introdução obrigatória de artilharia a bordo. O corso e a pirataria continuavam a ser um problema por resolver, principalmente protagonizado pelos franceses e ingleses que não aceitavam o monopólio naval português. Não será tema deste subcapítulo analisar as políticas de defesa dos monarcas portugueses. Porém as medidas tomadas, no caso particular desta provisão, no sentido de ir ao encontro deste objetivo, que se resumiu a ações interventivas nas técnicas de construção naval, obriga a que se faça, sobre tal, uma reflexão profunda.

«E porque tambem sou informado, que muitas naos, e navios de meus vassallos, e naturaes, pelo modo que são feitos, não podem trazer artilharia para haver de jogar com ella, o que mui grande inconveniente para sua segurança, e defensão, e das mercadorias, que nelles se navegão»²²⁷, a lei cen-

²²⁵ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 355.

²²⁶ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 355.

²²⁷ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 356.

trava-se em outras exigências que se impunham. Consciente do problema de segurança das embarcações mercantes portuguesas, estabelecia que todos aqueles que fizessem navios com mais de 100 t. informassem o Provedor dos Armazéns da Índia, o Patrão-mor e o Mestre da Ribeira, antes da construção, para estipularem como seria a nova embarcação, com a finalidade de nela se incluir artilharia a bordo.

(...) todas as pessoas, que daqui em diante quiserem fazer naos, ou navios de cem toneladas para cima, antes de as começarem, o fação por si, ou por outrem a saber ao Provedor dos meus Armazens, o qual com o Patraõ mór, e Mestres da Ribeira della, lhes dará a forma, e feição, que haõ de ter, que seraõ conforme as toneladas, de que lhouverem de ser, e em maneira, que com o tal a náó, ou navio, será comodada ao effeito, para que se fizer, e em que houver de servir, possa trazer artilharia para sua defensa, e jogar com ella quando cumprir²²⁸.

O mecanismo de pagamento dos subsídios era variado, sendo feito em artilharia ou em dinheiro. Depois de arqueada, o Provedor dos Armazéns passaria uma certidão, com a indicação do nome do senhorio, o local de feitura, o procedimento de construção e a bitola, que apresentariam na Fazenda a fim de receber o prémio que lhes era destinado, segundo a volumetria da embarcação:

e o que conforme a dita arqueação, e esta Provisão lhes monta haver pelas ditas toneladas, as quaes certidões as partes apresentaraõ em minha Fazenda, onde com muita brevidade lhe será passada Provisão, para o que lhes montar das ditas arqueações, lhe ser pago no meu Armazem em artilharia de ferro, e pólvora, ao preço que custar a meus Officiaes, com atraz he declarado. E se por algum caso não houver artilharia, se lhes fará o dito pagamento em dinheiro contado, para com elle se proverem, e a comprarem²²⁹.

Importa lembrar que semelhantes medidas de fomento à construção naval para consolidar a frota naval, reveladoras de um intervencionismo régio incidente na definição do perfil volumétrico da frota portuguesa, tinham já sido tomadas no reinado de D. Afonso V, em 1474. A deliberação *Del Rei dom Afonso V do que lá aquém fizer naos*²³⁰ poderá ser uma produção de D. João II, uma vez que, neste ano, lhe é entregue a direção da progressão ao longo da Costa Africana. Contudo, provavelmente entre 1468 e 1474 a sua opinião já era tida em conta nos assuntos respeitantes a África e ao trato da Guiné²³¹.

Pela lei *Del Rei dom Afonso V do que lá aquém fizer naos*, dá-se um aumento dos subsídios de arqueação, ao duplicar-se os subsídios anteriormente previstos, com mais duas coroas por cada tonelada:

²²⁸ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 356.

²²⁹ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 357.

²³⁰ Arquivo Histórico Municipal do Porto, L. 2321, fl. 226-228.

²³¹ COSTA, 2000: 50.

mandamos que qualquer nosso natural que ao presente faz não, ou daqui em diante ata dez annos compridos, e acabados fazerem que seja de entonções soo o primeiro tilhado, e de hi para cima aja tantas coroas quantas toneladas levão de baixo do primeiro tilhado, segundo dantes era ordenado, e por aquella maneira pagadas, soamente a[cres]centamos hora que honde por cada tonelada aviam hua coroa ajam daqui em diante duas coroas a resam de cento e vinte reis por a ditta coroa²³².

Concedia-se privilégios fiscais com isenções das dízimas e dos valores de portagens dos produtos necessários para a construção naval:

e mandamos que todos aquelles que ora sabem, e fizerem daqui em diante novamente as ditas naos não paguem dizima, nem portagem de nenhuns tovoados, madeiras, lianças a parelhos, fio laurado, nem por laurar, breu, resina, estepa, ferro, pregadura, e qualquer pano para vellas, anchoras, bombardas, pólvora, mastros, lanças d'armas, gurgurzes, e quaes quer outras cousas que sejam necessarias para fabricamento das ditas naos, ora as mandem vir de fora de nosos [sic] regnos, ora de dentro pelles [sic] posto que de hum de nossos regnos venha para outro²³³.

Conscientes da falta de madeira e de alguns impedimentos à aquisição desta matéria-prima estrutural na produção naval, «e porque poderá acontecer que os que assi fizerem as ditas naos nom poderam aver alguns paos de pinho que para ellas lhe serão necessarias por seus donos dos ditos pinheiros lhos não quererem vender, ou pedirem tam grande preço que nom seja razão», D. Afonso V permite o corte de madeira em matas reais:

havemos per desencoutados todas as nossas matas, e assi as das Rainhas e principe e Infantes, e quaisquer outras pessoas assi e ecclesiasticos como Seculares, posto que tenham doações nem privilegios para as nom poderem cortar queremos, e mandamos que todas as madeiras para liança que ouverem nestes para fabricamento das ditas naos, as possam livremente cortar, e tirar, e aver das dittas matas sem pagarem por ello dinheiro algum²³⁴.

Da continuidade destas deliberações, separadas por cerca de um século, é possível inferir, por um lado, linhas de continuidade nas políticas régias de incentivo à construção naval e à constituição de uma frota naval de maior volumetria, mas também 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 de perda.

²³² Arquivo Histórico Municipal do Porto, L. 2321, fl. 226v.

²³³ Arquivo Histórico Municipal do Porto, L. 2321, fl. 226v-227.

²³⁴ Arquivo Histórico Municipal do Porto, L. 2321, fl. 227-227v.

Neste contexto, importa indagar, as influências da União Dinástica neste quadro normativo. Neste período, novas exigências são colocadas ao sistema de construção naval português e aos próprios contingentes navais disponíveis, de forma a coexistir com e a responder aos interesses castelhanos. Até à assunção da Coroa Portuguesa, os interesses protecionistas de Filipe I de Portugal (II de Espanha) não incidiram sobre o Atlântico, concentrando-se essencialmente no Mediterrâneo, onde a ameaça Otomana era uma realidade impositiva. Embora esta tensão se tenha apaziguado, novos conflitos eclodiram com a Inglaterra e França, que obrigaram a mudanças de estratégia. As pressões aumentam, claramente, com a anexação de Portugal e, com o alargamento dos espaços a controlar, e sob ameaça, até às Índias Orientais. A débil estrutura naval castelhana e os reduzidos contingentes navais portugueses revelaram-se suficientes face às reais pretensões espanholas de caráter bélico, e agudizou-se com as perdas navais em contexto de guerra, como acontece com a *Armada Invencível*, em 1588, obrigando Filipe I a empreender uma série de medidas, que tenderam para uma uniformização da construção naval na Península Ibérica. A reforma naval que se empreende em Espanha é disto sinal, bem como o incentivo à construção naval, por necessidades bélicas, que acabou por sobrecarregar os estaleiros portugueses²³⁵.

Os valores que abaixo apresentamos, referentes ao investimento para a feitura de embarcações, em Portugal, comprovam esta máquina bélica estava em funcionamento e vão, de certo modo, ao encontro dos dados apresentados por Salgado, quando afirma que, a partir de 1592, a atividade da Ribeira das Naus concentrou-se na produção de embarcações para Castela, obrigando a Coroa Portuguesa a recorrer a outras soluções, entre elas o empréstimo ou compra de navios a Castela, para suprir a falta de contingentes para a Carreira da Índia. Chegadas a 1609, a situação mantém-se e verifica-se que das 269 embarcações existentes nos estaleiros portugueses, somente uma pequena parte era da Coroa Portuguesa²³⁶.

No decorrer do século XVI, a frota naval castelhana era composta por navios mercantes privados que, recrutados pelo poder régio, serviriam nas armadas enquanto navios de guerra. Este sistema foi possível por meio de contratos de construção com particulares, que na verdade se revelavam penalizadores pelos atrasos régios no respectivo pagamento. Isto terá contribuído, para o declínio da construção naval privada em resposta às necessidades do Império Português, e, conseqüentemente, para um grave problema para manutenção da frota naval portuguesa, fortemente dependente dos contributos da indústria naval privada²³⁷. A consciência de que esta realidade faria perigar o Império, levou Filipe I a iniciar uma reforma que teria como finalidade uma maior intervenção régia, quer no processo de construção, quer na própria constituição dos contingentes navais. Em 1580, Cristóvão de Barros é enviado, sob ordem régia, à Costa do norte de Espanha para averiguar as causas da quebra de produção naval privada e apresenta como soluções a disponibilização de matérias-primas em abundância (madeiras, ferro e cordame); recursos financeiros para o seu abastecimento; proibição da venda de embarcações a estrangeiros; e a elaboração de orientações estruturadas que fomentassem o

²³⁵ SALGADO, 2009.

²³⁶ SALGADO, 2009: 49, 69.

²³⁷ MENDONÇA, 2008.

investimento privado. Em simultâneo, defendia o fomento à plantação de árvores, com a regularização do seu corte e a elaboração de estudos sobre os mais adequados espaços para plantio; a par da fundação do Banco Hipotecário, com empréstimo de dinheiro sem juros especulativos aos fabricantes navais, com o retorno da quantia emprestada após a venda da embarcação; e empréstimos financeiros para embarcação de volumetria igual ou superior a 100 t. para os fabricantes das Astúrias e da Galiza, onde a quebra tinha sido significativa. Tudo isto, a par da isenção de pagamento do imposto da «alcabala», tradicionalmente aplicada à construção e às manufaturas para apetrechamento naval. Quanto à arquitetura naval, defendia a construção de navios aptos quer para a guerra quer para o trato e a feitura de embarcações de elevado porte, sem limites, indo contra a diretiva do Consulado, que as limitava ao máximo das 300 toneladas. As orientações expedidas não se limitavam a estes pontos e alargavam-se à instrução dos homens de navegação, visando a formação de um maior número de Mestres e Pilotos instruídos; à salvaguarda dos que investiam no serviço real, por meio da atribuição de indemnizações àqueles que perdiam suas embarcações; e ao fomento da Coroa como principal interventor deste sistema com funções de administrador de contratos semelhantes aos praticados em França, Florença e Portugal, feitos com base numa ativa intervenção legislativa²³⁸.

As expressivas perdas navais em consequência das frentes bélicas de Castela, a par da necessidade de preservação dos domínios e do trato das Índias Ocidentais, conduziram a um novo decréscimo da fábrica naval, apesar do resultado da primeira intervenção régia ter sido de cerca de 60 contratos celebrados, que totalizavam uma volumetria de cerca de 30 mil toneladas²³⁹. Num contexto de guerras marítimas e numa configuração política de união dinástica, Portugal assistiu, assim, a uma intervenção direta da coroa na fábrica de embarcações, de forma a integrarem a Armada Invencível de 1588, com a adoção do esporão dos galeões, à moda Biscaia, que consistia na sua elevação de 60 cm e a redução de alguns galeões em comprimento, para que o esporão não entrasse na água quando o mar estava pela proa. Porém, esta uniformização naval, que igualmente se fez sentir na reutilização de instrumentos de navegação (agulhas de marear e ampulhetas) e componentes navais (mastros e carlingas para as bandeiras em madeira) nas embarcações espanholas, não justificava, aos olhos dos Mestres castelhanos, a integração dos navios portugueses nas frotas ultramarinas castelhanas, pois consideravam que os galeões lusos não seriam os mais adequados para navegarem até às Caraíbas pela sua débil resistência ao teredo (fungo que danificava o casco)²⁴⁰.

A necessidade de se estabelecer um padrão construtivo comum e assim adaptar os navios mercantes às armadas reais, com o intuito de se diminuir as perdas navais e pôr fim aos abusos na arqueação e no carregamento estiveram por detrás da constituição de um corpo deliberativo, composto por especialistas em navegação e construção naval, entre eles D. Diego Brochero de Anaya, de que resultaram as *Ordenanças de 1607*²⁴¹, dando início a um processo de reforma naval. Com influências práticas da Escola de Ragusa e da construção portuguesa, estas Ordenanças instituíram uma polivalência

²³⁸ DURO, 1880: 20-22.

²³⁹ DURO, 1880: 21-23.

²⁴⁰ SALGADO, 2009: 190-192.

²⁴¹ MNM, *Colección Fernández de Navarrete*, tomo 23, doc. 47.

das embarcações com a sua acomodação quer para a guerra, quer para o comércio, permitindo ao Estado ter ao seu alcance contingentes para contextos bélicos. Com esta normalização, que implicou que todas as embarcações a construir, em Portugal ou Espanha, respeitassem as medidas e os padrões estabelecidos, regulamentou-se a feitura com a definição de medições, a composição do projeto de construção e a fortificação dos navios²⁴².

A reforma naval implicava abundante matéria-prima para a construção naval, na qual a Espanha era riquíssima. Para tal delineou-se uma política de proteção florestal destinada à construção naval. Ao conhecer que muitas matas e bosques eram devastados por particulares com finalidades comerciais, prejudicando deste modo a construção naval espanhola, a 17 de Março de 1606, Filipe III (II de Portugal), estabelece que, no Norte da Península, onde se iniciaria o plano de reforma naval, se deveria zelar pela preservação e conservação dos bosques e matas. Em paralelo, ao fomentar o corte de madeira para construção, incentivava-se o plantio, de forma a alimentar a indústria naval. A fiscalização dos bosques ficou a cargo de um visitador, que se regia também ele por ordenanças específicas, sendo obrigado a visitar, pelo menos, em cada ano, as áreas da sua jurisdição, e decidir, com as justiças ordinárias, quais as árvores para abate, bem como os espaços para o seu plantio, fossem eles privados, comuns ou baldios²⁴³.

Novas críticas às normas vigentes surgiram em 1610, nomeadamente por parte dos fabricantes cantábricos, com a justificação de que as configurações aprovadas (alargamento da quilha e redução do pontal) limitavam a capacidade de carga dos navios. Nova Junta se reúne e são publicadas as *Ordenanças de 6 de Julho de 1613*²⁴⁴. A nova regulamentação constitui um melhoramento da anterior, com a resolução do problema da diminuição do volume do casco (com a redução do comprimento, mantendo a proporção quilha/manga com valores similares aos das *Ordenanças de 1607*). Outras inovações se verificaram com a inclusão de novas medidas, como as da profundidade do porão, da quilha, do comprimento total, dos castelos, da roda de proa, entre outras; e a normalização das madeiras e ferramentas a utilizar²⁴⁵. Segundo Salgado, as medidas adotadas aproximaram os galeões castelhanos aos portugueses, com a exceção do pontal que era inferior nos navios portugueses²⁴⁶.

Os melhoramentos apresentados não se revelaram eficazes e novas contestações reivindicavam a necessidade de novas resoluções. As *Ordenanças de 1618*²⁴⁷, resultantes da reunião de uma nova Junta, trouxeram inovação ao processo de construção com a inclusão de cálculos matemáticos mais concretos e complexos no que respeita às medidas e padrões, para a elaboração das quais foi relevante a presença de conhecedores de matemática, a par da navegação e da construção naval. A configuração do navio mercante desaparece, com navios de quilha maior e pontal menor que limita a capacidade de carga, e verifica-se uma alteração quanto às tipologias e terminologias classificativas das embarcações,

²⁴² APESTEGUI, s.d.; DURO, 1880; MENDONÇA, 2008.

²⁴³ MARCOS, 1988.

²⁴⁴ ANTT, *Leis*, mc. 3, doc. 24 (cópia do original); AGI, *Indiferente General*, 2595.

²⁴⁵ APESTEGUI, s.d.; DURO, 1880; MENDONÇA, 2008.

²⁴⁶ SALGADO, 2009: 196.

²⁴⁷ GARROTE, F. (1691).

com o aparecimento, por exemplo, do navio multiuso, que erradica por completo a diferença entre navio mercante e de guerra²⁴⁸.

A publicação das *Ordenanças de 1618* finaliza o processo de reforma naval empreendida por Filipe II, a que o seu sucessor não dá continuidade, sendo muito lineares as deliberações que toma a este respeito. Destaca-se, entre elas, uma lei de 1628 que proíbe a colocação de embonos nas embarcações da Carreira da Índia, somente com a finalidade de fortificar o casco, e outro decreto do mesmo ano que proíbe o fabrico de naus para a Carreira, com mais de 550 toneladas. Anos mais tarde já se evidenciam sinais de esgotamento e rutura do sistema de produção naval fomentado por Filipe II quando, em 1635, Filipe III compra as primeiras naus apetrechadas com artilharia à Flandres, e, em 1653, solicita à Inglaterra uma armada de seis baixéis de guerra com cerca de 400-500 toneladas cada para serviço da Coroa Espanhola²⁴⁹.

Não obstante, com as últimas ordenanças divulgadas, os galeões da Coroa Portuguesa assumiram proporções mais próximas das dos castelhanos, mantendo-se até 1640, aquando do aparecimento da nau de guerra²⁵⁰.

3.2.2. – Construtores navais

Nos variados portos nacionais, incluindo Lisboa, existia um corpo de elite de carpintaria e de Calafates que garantiam a oferta de mão-de-obra. Era composto por Mestres destes ofícios examinados pelos oficiais da Ribeira, em número fixo. Eram os Carpinteiros e Calafates *do número*. A este corpo os monarcas foram concedendo inúmeros privilégios e regalias, como isenções em obrigações concelhias.

As funções e obrigações dos oficiais de construção naval foram regulamentadas por dois regimentos, um de 1591, *Regimento sobre os oficiais de navegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular*²⁵¹, e outro de 1626, *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*²⁵². Embora estes regimentos assumam este grupo profissional como «gente de navegação», a classificação aqui feita trata os Carpinteiros e Calafates e mais oficiais da Ribeira como uma mão-de-obra de presença em terra, pois aí exercem maioritariamente o seu ofício.

O recenseamento da mão-de-obra disponível para servir os interesses régios não se restringiu apenas para os homens do mar. Os Carpinteiros e Calafates também foram alvos desse registo, conforme estabelecido no *Regimento sobre os oficiais de navegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular* de 1591:

²⁴⁸ APESTEGUI, s.d.; DURO, 1880; MENDONÇA, 2008.

²⁴⁹ DURO, 1880: 82-83.

²⁵⁰ SALGADO, 2009: 198.

²⁵¹ COSTA, 1989: 89-107.

²⁵² COSTA, 1989: 108-122.

Pella dita maneira farão o dito provedor, e offiçiaes do almazem outra matricula geral de todos os carpinteiros da Ribeira e calafates que ouuer em lisboa e seu termo e nos lugares do Ribatejo, e aquém tejo, e de seus filhos e criados que aprenderem os taes offiçios e forem de Idade de doze annos tee sessenta e que bem possuem seruir e trabalhar comfrontando os como dito he e as mesmas matriculas farão os Corregedores e provedores com os officiaes das camaras das cidades e villas de suas comarcas e mandarão os Roes dellas ao dito almazém na forma sobredita pera os assentarem na dita matricula geral assy como se ha de fazer a da gente do mar²⁵³.

O interesse régio neste grupo socioprofissional está bem patente neste regimento, não só quando estipula a obrigatoriedade de haver, tal como os homens do mar, uma matrícula geral dos Carpinteiros e Calafates, mas também quando obriga a que compareçam sempre que for necessário, segundo as suas diretrizes; «(...) os ditos lugares do Reino emuiarem a lisboa os Carpinteiros e calafates quando forem necessarios para trabalharem nas Naos da Jndia e de minhas armadas na quantidade que lhes for mandado per minhas provisões»²⁵⁴. A continuidade desta atividade passava pela aprendizagem do ofício pelos moços órfãos, os quais o Juíz dos órfãos tinha a incumbência de entregar para este fim.

O *Regimento sobre a matrícula da gente de navegação deste reino, officiais da fabrica de navios, carpinteiros e calafates, condestables, bombardeiros, cordoeiros que sua magestade manda que se use na forma dele declarada* de 1626, no que concerne aos Carpinteiros e Calafates, apresenta as mesmas disposições: matrícula geral, aprendizagem de ofício a moços e obrigatoriedade de ir a Lisboa se para tal forem chamados. No entanto introduz uma novidade, à época, ao regulamentar sobre os Cordoeiros. Reconhecendo a necessidade das enxárcias para as armadas e frota naval, «e para que não se espere pella que trassem os estrangeiros, e pera dar a meus uassallos o proveito que eles disso tirão; melhorando se tambem 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 trassem os estrangeiros falseficadas, e feitas de linhos podres, ou de Cherua»²⁵⁵, Filipe III impõe o registo dos Cordoeiros, com a matrícula geral dos mesmos, por todo o Reino, nomeadamente na comarca de Santarém, Torre de Moncorvo e de Coimbra, principais áreas de produção desta matéria-prima. No recenseamento seria devidamente declarado em «cada pessoas os que forem officiaes de estouar; cochar e fiar, e os mestres de todos estes officios»²⁵⁶. De forma a assegurar o recrutamento, e vendo como uma estratégia de adesão, estabelece-se que os Carpinteiros e Calafates receberiam, além da jorna de trabalho nas armadas régias, os dias de caminho que percorressem até Lisboa, caso viessem de fora e seriam instalados nos lugares das viagens da Índia, Malaca ou Mina.

Na análise das categorias profissionais, este grupo socioprofissional foi incluído nos ofícios em terra, pelas razões já expostas. Os dados analisados na restante produção legislativa apontam para

²⁵³ COSTA, 1989: 103.

²⁵⁴ COSTA, 1989: 103-104.

²⁵⁵ COSTA, 1989: 116.

²⁵⁶ COSTA, 1989: 117.

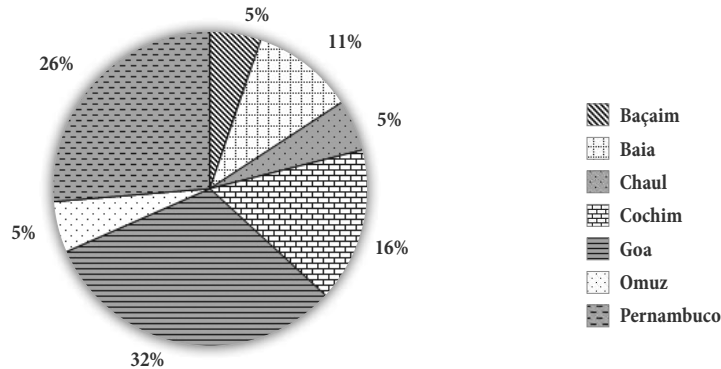
uma predominância destes ofícios sediados no Reino, com um total de 70 registos num universo de 92, face aos 22 dados recolhidos para o Ultramar, como se pode ver na tabela 4. Maioritariamente, os ofícios de maior peso eram os calafates e carpinteiros, como era de esperar, visto que era a base da mão-de-obra de construção naval. Igualmente se destaca a função de Patrão-mor da Ribeira, com 13 registos, pela sua função de controlo e vigia da Ribeira e dos oficiais que nela desempenhavam as suas funções.

Tabela 4 – Distribuição total dos ofícios referentes à construção naval por espaço

Construção naval	Reino	Ultramar	Total
Calafate	21		21
Carpinteiro	18		18
Geral	1		1
Mestre da Ribeira	4	1	5
Mestre dos calafates	4		4
Mestre dos carpinteiros	3		3
Mestre-mor da Ribeira	1	1	2
Patrão da Ribeira	3	6	9
Patrão dos calafates	1		1
Patrão-mor da Ribeira	13	14	27
Patrão-mor dos calafates	1		1
Total	70	22	92

No reinado de D. João III verifica-se um número elevado de deliberações destinadas aos oficiais da construção naval, com 35 registos apurados, nomeadamente registando a maior presença de Carpinteiros. Para uma melhor compreensão da distribuição dos valores totais apresentados por reinados veja-se o apêndice 4. O fomento da construção de embarcações para corresponder às necessidades de defesa poderá explicar estes valores.

Gráfico 13 – Distribuição dos cargos da construção naval exercidos no Ultramar



Ao observar a distribuição destes cargos pelas áreas pertencentes ao Ultramar, como se pode ver pelo gráfico 13, compreende-se uma maior concentração em Goa (32% dos dados registados) e em Pernambuco (26%).

As deliberações que remetem para Ormuz derivam de decisões tomadas por D. Filipe II²⁵⁷ e por D. Filipe III²⁵⁸ e visam para o Mestre, Mestre-mor e Patrão-mor da Ribeira de Ormuz. Igualmente sobre a tutela destes reinados aparecem as primeiras referências a espaços do território brasileiro, neste caso ligados à construção naval. Do exposto pode-se concluir que, primeiramente, o Brasil começou a despertar interesses exploratórios por parte dos monarcas portugueses, sobretudo numa altura em que o Oriente, com a forte concorrência holandesa e o avanço do Império Turco, começava a recuar nos seus tratos comerciais, e em segundo, que neste espaço se desenvolveu uma forte estrutura de construção e reparação naval. As deliberações promulgadas destinam-se, em particular, ao Patrão-mor e ao Patrão da Ribeira²⁵⁹, em oposição aos mais variados cargos sobre os quais se deliberou para o espaço de Goa.

No Reino, a Ribeira de Lisboa ou Ribeira das Naus concentra os cargos sobre o qual os monarcas legislaram. Somente se destinavam ao Patrão-mor da Ribeira²⁶⁰, mas a proporção numérica face

²⁵⁷ Patrão mor da Ribeira de Goa. Carta a Christovão Alvares. (ANTT, Chancelaria de Filipe II, L. 21, fl. 155); Patrão mor da Ribeira de Goa. Carta a Antonio Luiz Boavista. (ANTT, Chancelaria de Filipe II, L. 8, fl. 328); Mestre mor da Ribeira de Goa. Carta a Valentim Theniudo (ANTT, Chancelaria de Filipe II, L. 18, fl. 270v).

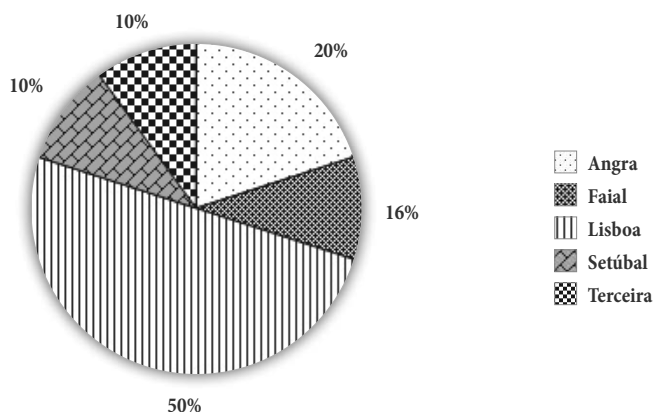
²⁵⁸ Patrão mor da Ribeira de Goa. Carta a Gaspar Gomes. (ANTT, Chancelaria de Filipe III, L. 18, fl. 45); Patrão mor da Ribeira de Goa. Carta a Francisco Ribeiro. (ANTT, Chancelaria de Filipe III, L. 18, fl. 166v); Mestre da Ribeira das Naos de Goa. Carta a Manoel Fernandes.(ANTT, Chancelaria de Filipe III, L. 38, fl. 101v).

²⁵⁹ Patrão mor da Ribeira de Pernambuco. Carta a Thomé Mendes. (ANTT, Chancelaria de Filipe II, L. 7, fl. 264v); Patrão mor da Ribeira de Pernambuco. Carta a Manoel Gonçalves. (ANTT, Chancelaria de Filipe II, L. 20, fl. 131v); Patrão mor da Ribeira de Pernambuco. Alvará a António Vicente Machado. (ANTT, Chancelaria de Filipe II, L. 44, fl. 192); Patrão da Ribeira de Pernambuco. Carta a Francisco Velho de Lemos. (ANTT, Chancelaria de Filipe III, L. 17, fl. 174); Patrão da Ribeira de Pernambuco. Carta a Manoel Gonçalves Romeu. (ANTT, Chancelaria de Filipe III, L. 15, fl. 143).

²⁶⁰ Patrão-mor da Ribeira de Lisboa. Carta a Manoel Alvares. (ANTT, Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, L. 18, fl. 303-304v); Patrão-mor da Ribeira de Lisboa. Alvará para cazas. (ANTT, Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, L. 16, fl. 271);

aos demais locais denuncia uma centralização em torno do estaleiro régio. O facto de essas deliberações corresponderem aos reinados de D. Sebastião e D. Henrique e ao reinado de Filipe II prova que a Ribeira das Naus continuava a deter um papel estruturante na indústria naval, mesmo que a afluência da Rota do Cabo tenha sofrido uma quebra significativa pelas razões já enunciadas. Em simultâneo podem sugerir a necessidade de maior intervenção em tempos de crise. Por outro lado, a referência a outros espaços²⁶¹, como as Ilhas, (ver gráfico 14), levanta a hipótese de que, mais uma vez, a Coroa estava dependente de outros estaleiros localizados em espaços ultramarinos, como se viu anteriormente, para satisfazer as suas necessidades navais.

Gráfico 14 – Distribuição dos cargos de construção naval exercidos no Reino



As cartas de ofícios destinadas aos efetivos construtores navais são escassas ao observar a base documental reunida. Apenas foram apurados 9 ocorrências²⁶², sendo que 3 são promulgadas no rei-

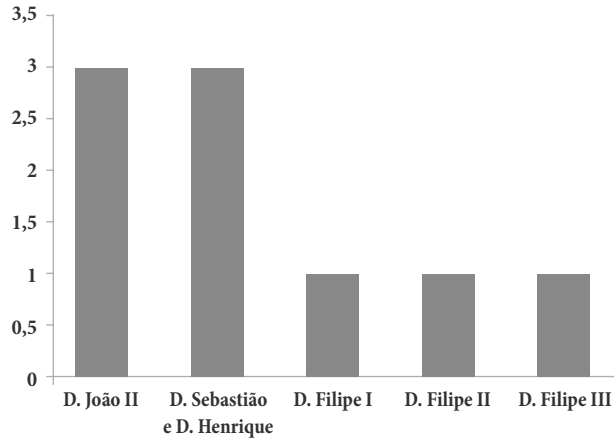
Patrão-mor da Ribeira de Lisboa. Alvará a Alvaro Rodrigues Correa. (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 41, fl. 197); *Patrão mor da Ribeira de Lisboa. Carta a Gaspar Manço.* (ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, L. 12, fl. 273v); *Patrão mor da Ribeira de Lisboa. Alvará de ordenado.* (ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, L. 16, fl. 177).

²⁶¹ *Patrão da Ribeira de Angra. Carta a Joam Duarte* (ANTT, *Chancelaria de Filipe I*, L. 32, fl. 234); *Patrão da Ribeira de Angra. Carta a Francisco Simões.* (ANTT, *Chancelaria de Filipe I*, L. 9, fl. 59v); *Patrão mor da Ribeira da Ilha do Fayal. Carta a Alvaro Nunes.* (ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, L. 12, fl. 282v); *Patrão da Ribeira de Setúbal. Carta a João Pinheiro.* (ANTT, *Chancelaria de D. João III*, L. 16, fl. 90); *Patrão mor da Ribeira da Ilha da Terceira. Carta a Manoel André.* (ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, L. 12, fl. 447v).

²⁶² *Mestre dos calafates do Porto. Carta a Gonçalo Annes.* (ANTT, *Chancelaria de D. João III*, L. 14, fl. 54); *Gonçalo Anes. Mestre dos calafates do Porto.* (ANTT, *Chancelaria de D. João III*, L. 14, fol. 54); *Mestre Carpinteiro da Ribeira de Lisboa. Carta a João Affonso Chaves.* (ANTT, *Chancelaria de D. João III*, L. 25, fl. 56); *Mestre dos calafates da Ribeira de Lisboa. Carta a Gaspar Fernandes.* (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 25, fl. 142v); *Mestre dos calafates da Ribeira de Lisboa. Carta a André Fernandes.* (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 6, fl. 370); *Mestre dos carpinteiros do Porto. Carta a João André.* (ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 46, fl. 255v); *Carta de ofício de mestre da Ribeira a Baltasar Alvarez.* (BA, *Miscelânea de notícias para a história civil, da marinha e exército de Portugal*, fl.13-13v); *Carta de ofício de mestre da Ribeira a Gonçalo Roiz.* (BA, *Miscelânea de notícias para a história civil, da marinha e exército de Portugal*, fl. 34-34v); *Patrão dos calafates do Rio de Janeiro. Carta a Antonio Luiz.* (ANTT, *Chancelaria de Filipe III*, L. 28, fl. 347).

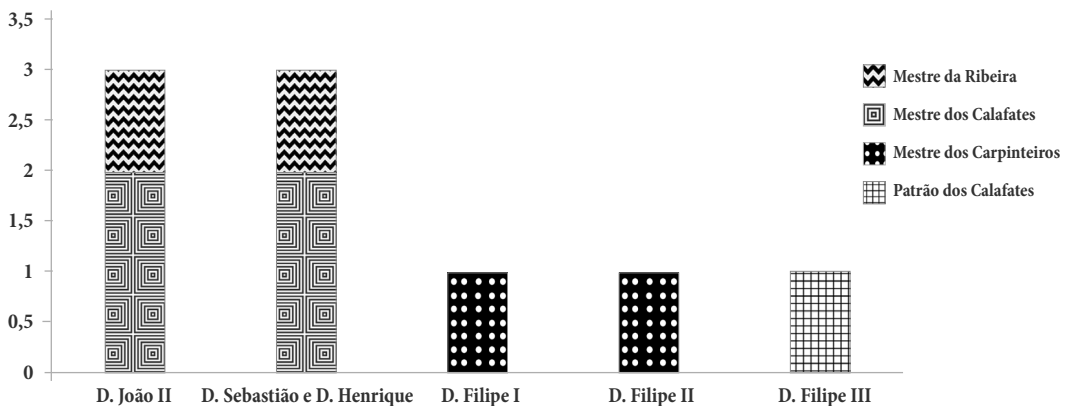
nado de D. João III, 3 no reinado de D. Sebastião e de D. Henrique, 1 para o reinado de Filipe I, 1 também para Filipe II e para Filipe III (ver gráfico 15).

Gráfico 15 – Total de cartas de ofício concedidas no âmbito da construção naval – distribuição por reinados



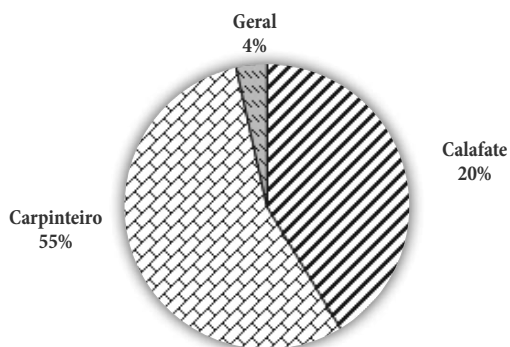
As deliberações destinaram-se à alta hierarquia deste grupo socioprofissional, como comprova o gráfico 16. Durante o reinado de D. João III, os cargos foram atribuídos ao Mestre dos calafates (2 deliberações) e ao Mestre de carpinteiros (1 registo), com ocorrência semelhante no reinado de D. Sebastião e de D. Henrique. As prerrogativas concedidas no período de Filipe I e Filipe II foram para Mestres da Ribeira, enquanto Filipe III atribuiu ao Patrão da Ribeira uma carta de ofício.

Gráfico 16 – Distribuição das cartas de ofício relativas à construção naval por categorias profissionais



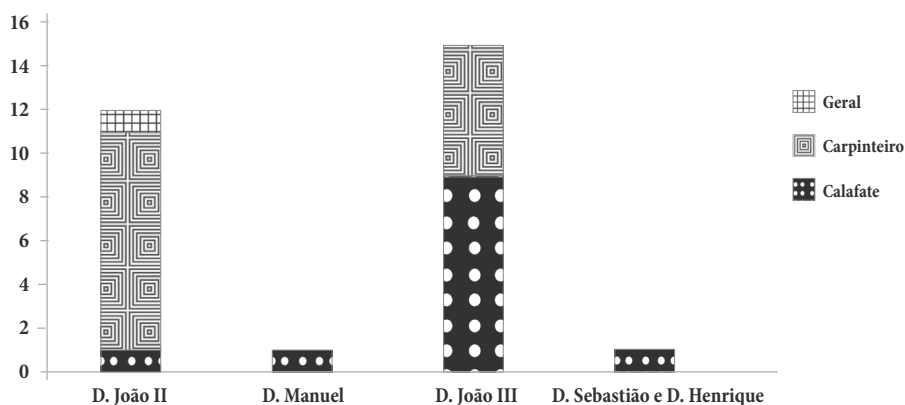
Uma das formas de garantir mão-de-obra que satisfizesse as necessidades e exigências da Coroa, no que toca à construção naval passava pela atribuição de privilégios e isenções concedidas a este grupo socioprofissional. Entre os dados apurados somente foram registados 29 cartas de privilégio, sendo que 16 (55%) estavam endereçadas aos Carpinteiros, 12 (41%) aos Calafates e 1 (4%) carta²⁶³ destinada a todo este grupo socioprofissional, como se vê no gráfico seguinte.

Gráfico 17 – Cartas de privilégio concedidas ao sector da construção naval



Ao observar a distribuição por reinados dos privilégios concedidos verifica-se que D. João II e D. João III são os monarcas, no período considerado, que se preocuparam com o favorecimento desta mão-de-obra através da concessão de privilégios (ver gráfico 18).

Gráfico 18 – Distribuição das cartas de privilégio concedidas ao sector da construção naval por reinados



²⁶³ 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, L. 40, fl. 13).

Com D. João II estávamos numa fase de impulso à construção pela necessidade de prover embarcações capazes de partir para as novas descobertas e alimentar as novas relações comerciais que se estavam a desenvolver. Por outro lado, a configuração do poder implicava a promoção desses grupos socioprofissionais com privilégios e isenções, para garantir meios de suporte técnico à empresa marítima. Para o reinado de D. João III, a tendência é consonante com uma produção legislativa abundante e incidente em todas as áreas da logística naval. Pode também dever-se ao corso e à pirataria por um lado, e às necessidades acrescidas de um império em dilatação, com um maior protagonismo do Brasil, que impõe necessidades acrescidas de intervenção. Inclina-mo-nos, porém, para a primeira hipótese.

Pelo *Regimento sobre os oficiais de navegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular* de 1591, estando em consonância com aquilo que mais tarde é regulamentado pelo *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, os Carpinteiros e Calafates matriculados gozavam dos mesmos privilégios que os Carpinteiros e Calafates de Lisboa, e a estes seria-lhes concedido um Juíz conservador, a nomear pelo Rei, que guardaria os seus privilégios e «conhecera de todas suas cousas em que forem Reos assy crimes como çiuéis dando appellação e agrauo nos casos em que couber e nos lugares do Reino serão Juízes conservadores dos matriculados os Corregedores das comarcas donde forem moradores»²⁶⁴. Aos Carpinteiros e Calafates das outras partes do Reino era-lhes permitido trazer seda tal como era permitido, pelo mesmo regimento, aos Bombardeiros.

O mapa do apêndice 10 referencia a distribuição espacial desses privilégios por reinados. Ao analisá-lo verifica-se uma concentração das cartas de privilégio concedidas por D. João II e por D. João III no Norte de Portugal, se ao mesmo tempo compararmos com o apêndice 9. As cartas promulgadas por D. João II destinaram-se aos Carpinteiros ou Calafates de Viana, Fão, Vila do Conde, Porto, Lisboa e Setúbal. D. João III concedeu cartas de privilégio para os mesmos espaços, com o acrescento para os Carpinteiros e Calafates de Azurara e Aveiro. Já D. Manuel outorgou *Carta de privilégio aos calafates do Porto*²⁶⁵ e durante o período de D. Sebastião e de D. Henrique foi promulgada uma carta de privilégio aos *Calafates de Lisboa*²⁶⁶. Estas tendências, apuradas a partir dos livros de chancelaria parecem indicar a concentração de construtores navais essencialmente em Vila do Conde, Porto e Lisboa, num panorama que o estado da arte sublinha. Todavia, convirá não esquecer o protagonismo conhecido em séculos anteriores para os estaleiros do Algarve, que aqui, porém, não se evidencia.

3.3. ORGANIZAÇÃO NAVAL

Falar de organização naval implica analisar os contingentes que estão por detrás da estrutura naval existente, os problemas inerentes à consolidação dessa estrutura, bem como os mecanismos que garantam o funcionamento das frotas navais em ação.

²⁶⁴ COSTA, 1989: 106.

²⁶⁵ CRUZ, 1983: 165-166.

²⁶⁶ ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, L. 2, fl. 12v.

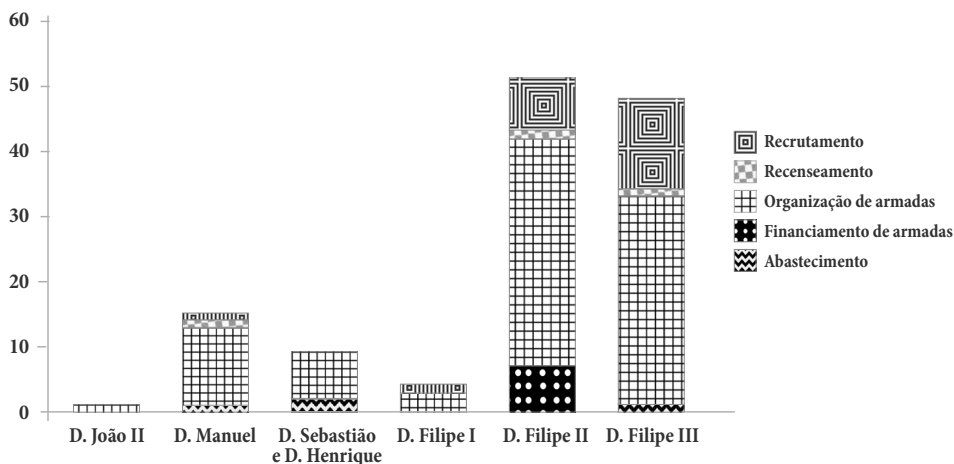
3.3.1. – Consolidação do aparelho naval: mecanismos e rotas

Desde meados do século XI foram vários os tratados e corpos documentais referentes ao Direito Marítimo. No final do século XIII é redigido o *Libre del Consolta de Mar*, um corpo de leis marítimas que se afirmou com um código legislativo marítimo extensivo a todo o Norte Mediterrâneo. Legislava acerca dos direitos e deveres dos armadores, proprietário e coproprietário, do Capitão; da tripulação; da carga e dos passageiros²⁶⁷.

Num período mais próximo àquele que nos propomos analisar, o mar era um meio de crescimento económico e político, meio e palco para a criação de impérios coloniais, mas também palco de disputas e conflitos navais. Esta consciência fez despertar nos monarcas interesses económicos e militares, uma vez que se desenvolvia a ideia de que a afirmação do poder passava pelo domínio dos mares. A talassocracia é a expressão dessa forma de poder político baseado na supremacia naval. Isso assenta, antes de mais, na marinha, na posse de uma frota naval que alicerce e viabilize esse poder. Como afirma 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»²⁶⁸.

As políticas com a finalidade de criar infraestruturas que sustentassem a logística naval foram primordiais para a realização e sucesso das viagens marítimas, para a consolidação imperial e para a defesa das rotas estabelecidas. Alimentar este projeto exigia contingentes humanos que garantissem a produção, a navegação e a defesa; recursos náuticos, como embarcações e instrumentos de apetrechamento bélico; e recursos financeiros para investimento e suporte dos gastos e perdas.

Gráfico 19 – Distribuição das deliberações promulgadas sobre organização naval por subcategorias temáticas



²⁶⁷ SENIOR, 1952: 260-275.

²⁶⁸ COSTA, 1997: 26.

Entre 1481 e 1640 é de salientar a preocupação dos monarcas portugueses, em legislar sobre organização de armadas específicas. Curiosamente, D. João III é exceção sobre o qual não há referências documentais específicas neste domínio. Note-se que as armadas, neste aspeto particular, não se prendem apenas com as armadas de defesa, igualmente elas existentes e da qual se falará mais à frente, como também com a organização de viagens comboiadas. Assim, e clarificando, armadas compreendiam uma estrutura organizada de embarcações, que partiam juntas, e com uma hierarquia de liderança definida – formal ou informalmente, como veremos.

Ordens com a finalidade de recrutar, ou apenar (recrutar compulsivamente) um determinado indivíduo, para o serviço de uma armada e para a nomeação de Capitães de uma armada com direitura a um destino específico, eram comuns e exemplo disso são as deliberações tomadas, num total de 12, por D. Manuel.

Vejam os alguns exemplos: em 1505 é promulgado um *Regimento dado por D. Manuel I a Garcia de Melo para governar a armada em que ia como capitão para Safim*²⁶⁹ e em 1509 é registada uma *Carta de D. Manuel I para Henrique Bettencourt mandando-o servir em África, juntamente com cinco homens, na armada de que era capitão-mor do duque de Bragança*²⁷⁰. Há registos, pelo menos para os anos de 1504 e 1507, de deliberações para atribuição de dinheiro para colmatar despesas de armadas: *Alvará de D. Manuel I para se entregarem 150 cruzados a Francisco Fernandes para parte de despesa do soldo da galé que ia para o estreito*²⁷¹, de 1504 e *Alvará por que D. Manuel I manda ao almoxarife da Porta da Cruz de Lisboa entregue a Diogo Gomes, almoxarife dos mantimentos da Índia*²⁷², de 1507.

No reinado de D. João II apenas se conhece uma normativa sobre esta temática com o intuito de combater a concorrência francesa – *Mandado da Rainha à Câmara de Lisboa para, de concerto com o conde de Monsanto, arrestar logo 3 ou 4 navios dos maiores e mais veleiros e tê-los prontos para armar contra certo João Bretão, corsário francês*²⁷³. Trata-se claramente da preparação de uma armada de defesa, ou de ataque, em resposta ao corso francês.

Nos reinados de D. Sebastião e de D. Henrique dominam questões de defesa e daí o apresto de armadas de defesa da Ilhas²⁷⁴ e da costa²⁷⁵, bem como a preparação de embarcações de defesa, como ocorre com a notícia da organização de uma armada de resposta a uma outra, de corso, que se organi-

²⁶⁹ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 5, n.º 28.

²⁷⁰ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 7, n.º 95.

²⁷¹ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 4, n.º 78.

²⁷² ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 6, n.º 65.

²⁷³ MARQUES, 1988: vol. III, 278-279.

²⁷⁴ *Carta de Poder e alçada dada por D. Sebastião a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor da armada das ilhas.* (MATOS, 1990: 41-42); *Regimento dado por D. Sebastião a Pêro Correia de Lacerda, capitão-mor da armada das ilhas.* (MATOS, 1990: 31-39); *Provisão dada por d. Sebastião a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor das armadas das ilhas.* (MATOS, 1990: 27-29); *Regimento dado por D. Sebastião a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor das armadas das ilhas.* (MATOS, 1990: 15-25).

²⁷⁵ *Regimento dado por D. Henrique a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor da armada da costa.* (MATOS, 1990: 53-57).

zava em Inglaterra²⁷⁶, com 7 casos registados no total. A par disto, regula-se sobre artilharia a bordo, seguindo uma política de defesa das embarcações, que deveriam ir obrigatoriamente armadas²⁷⁷. Estas problemáticas de defesa, bem como algumas deliberações que as nortearam, serão mais à frente analisadas quando se debruçar sobre corso e defesa naval.

No reinado de D. Filipe I²⁷⁸ houve uma preocupação na constituição de armadas para as Ilhas, bem como com o apresto de naus com direitura à Índia. Em 1581 é dada uma *Carta d'el rei D. Filipe I para D. Duarte de Castelo Branco, meirinho-mor e vedor de sua Fazenda, sobre o apresto de uma armada para ir à Ilha da Madeira, Terceira e S. Miguel, pedindo informação sobre as pessoas que vieram das Ilhas para se oferecerem a D. António, e sobre os ministros da justiça e pessoas principais delas e os seu procedimento nas alterações passada e presentes*²⁷⁹, a par de uma *Carta d'el rei para D. Duarte de Castelo Branco sobre a armada que vai para as Ilhas da Madeira, S. Miguel e Terceira*²⁸⁰. Trata-se ainda de um contexto de afirmação do poder filipino, em fase de transição dinástica.

Já em 1595 é promulgada uma *Carta de D. Filipe I para os governadores deste reino sobre a expedição das naus da Índia antes da armada de D. João Pereira e armada de Inglaterra que fora interdita por Conrado Roque*²⁸¹. Estas deliberações evidenciam preocupações de defesa e controlo da navegação, ao sistematicamente incidirem sobre o apresto de armadas, não só para a Índia, com intuítos mercantes, mas também de armadas com o fim de defesa e de salvaguarda dessas frotas mercantes. Esta necessidade de defesa torna-se mais visível durante o reinado de Filipe II²⁸² com a promulgação de deliberações de controlo da concorrência holandesa, nomeadamente no Brasil. Neste sentido, há registo de uma *Carta d'el rei em 22 de Fevereiro de 1605 ao Viso Rei [em que se] louva os serviços de Dionisio Botelho seu gentil homem de boca e [...] do Brazil, sobre o procedimento que teve contra a armada dos holandeses que foi à Bahia de Todos os Santos manda agradecer de sua parte*²⁸³. Neste período refletem-se também os problemas inerentes à Rota do Cabo pela *Carta d'el rei em 4 de Fevereiro de 1605 ao Viso Rei que tem chegado a lamentavel estado a navegação da Carreira da India por se achar infectado de muitos navios dos rebeldes holandeses convinha tomar-se de diferente resolução sobre a nomeação das capitánias mores das naus da India, não havendo mais respeito do que a bravura e capacidade pessoal: faz algumas nomeações, reguta algumas propostas e põe as condições com que os outros hão de ser consultados*²⁸⁴. Aí se fazem algumas nomeações, regulam-se algumas propostas e expõem-se as condições para consultas de nomeação.

²⁷⁶ *Carta d'el rei em 8 de Junho de 1596 para Diogo de Castilho que sendo informado dos aprestos de huma armada em Inglaterra esteja elle prompto para acudir logo que for avisado, esteja aonde estiver.* (BA, 51-VIII-5, fl. 115).

²⁷⁷ *Regimento pelo qual se ordena o modo em que haviam de andar providos e armados os navios de meus vassallos que navegassem para lugares de meus Reinos e senhorios e fora deles.* (FERREIRA, 1967: 335-360).

²⁷⁸ Foram registados unicamente 3 casos.

²⁷⁹ BA, 49-X-1.

²⁸⁰ BA, 49-X-1.

²⁸¹ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mc. 113, n.º 17.

²⁸² Total de 35 deliberações tomadas sobre organização de armadas.

²⁸³ BA, 51-VIII-6, fl. 58v.

²⁸⁴ BA, 51-VIII-6, fl. 33v.

Para além das questões de defesa contra a concorrência externa²⁸⁵, Filipe II manteve um foco em matérias relativas às rotas da Índia e Malaca. Questões de apresto de armadas, como a *Carta a D. Pedro de Castilho sobre o contracto de apresto das naos da India e Malaca a que agora corre Jorge Ruiz Solis*²⁸⁶, de 1605, ou a *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, sobre o apresto das naus da India*²⁸⁷, de 1606; de constituição e apoio a armadas para irem em socorro destes espaços, como a *Carta régia de D. Filipe II para D. Estevão de Faro sobre o apresto dos galeões da India que hão-de ir de socorro àquelas partes*²⁸⁸, de 1606 ou a *Carta de D. Filipe II para os governadores de Portugal sobre a partida das naus da Índia socorro dos enfermos e muitos mais negócios que nele se declaram*²⁸⁹, de 1599, são exemplos disso.

Ordens de apoio a outras frotas, como a *Carta régia de D. Filipe II ao vice-rei da India, D. Jerónimo de Azevedo, pela qual ordena se dê o apoio de que necessitar Belchior Rodrigues, capitão da caravela N. Sr^a dos Remédios*²⁹⁰, de 1613; de apetrechamento militar das armadas, com as *Carta para dom Estevão de Faro, dando ordem para que vá buscar, com toda a brevidade 80 peças de ferro e 8 de bronze para suprir a falta de artilharia na armada da India*²⁹¹, de 1606, ou a *Carta para o Vice-rei de Portugal, o Bispo Dom Pedro de Castilho acerca da armada de três galeões com gente de guerra e mar que deve partir para Malaca levando como General Alvaro Carvalho*²⁹², de 1605, elucidam vertentes mais quotidianas que convivem com os mesmos contextos. Deliberações sobre a calendarização das partidas das naus em direitura à Índia ou a Malaca, como a *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo d. Pedro de Castilho, com o aviso da partida em 28 de Fevereiro de 4 navios para a India bem apetrechados*²⁹³, de 1612, marcaram a ação governativa de Filipe II no que à organização de armadas diz respeito.

Merece destaque o alvará promulgado em 1606, *Alvará que proibe seguirem embarcações para as Conquistas, antes da partida das náos da India*²⁹⁴, por procurar assegurar a partida conjunta de frotas particulares a par das reais, estas comboiadas com frotas de defesa:

*para boa guarda, e segurança dos navios de meus vassallos, que se aprestam nos portos de mar de meus Reinos de Portugal, para diversas partes das Conquistas deles, não o fazerem antes de sahirem da Cidade de Lisboa as naos que este anno hão de partir para a India – por quanto com as armadas que tenho mandado aprestar para sahirem na mesma conjuncção, poderão todos navegar seguramente*²⁹⁵.

²⁸⁵ Por exemplo: *Carta para o Bispo Dom Pedro de Castilho, conselheiro e Vice-rei de Portugal para reforçar a defesa da costa da India com 400 soldados de socorro em seis caravelas que cheguem a Manilla o maia [...] breve possível*, de 1613. (BA, 51-VIII-5, fl. 119).

²⁸⁶ BA, 51-VIII-7, fl. 209.

²⁸⁷ BA, *Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral*, 1606, fl. 175v.

²⁸⁸ BA, *Copias das cartas D' El Rei para varios vice-reis de Portugal e outras pessoas*, n.º 181, fl. 198.

²⁸⁹ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 114, n.º 30.

²⁹⁰ BA, *Regimentos, Instruções e Resoluções pertencentes à India, sécs. XVI-XVII*, n.º 48, fl. 159.

²⁹¹ BA, 51-VIII-9, fl. 179.

²⁹² BA, 51-VIII-6, fl. 18.

²⁹³ BA, *Cartas d' el-rei D. Filipe II para o bispo D. Pedro de Castilho, 1581-1614*, n.º 28, fl. 40.

²⁹⁴ AR, LR, L. 1603-1612, 151.

²⁹⁵ AR, *Legislação Régia*, L. 1603-1612, 151.

O não cumprimento da ordem declarada incorria a pena de morte aos donos, Mestres, Pilotos ou oficiais que ao contrário procedessem. Esta cláusula poderá sugerir que a verdadeira preocupação do monarca fosse a de assegurar as tripulações necessárias para a Carreira da Índia, o que não ocorreria se estivessem já embarcados em frotas e viagens particulares. Voltaremos a esta matéria adiante.

As diretrizes do reinado de Filipe III²⁹⁶ assemelham-se às do seu antecessor no que respeita à organização de armadas. Novamente se procede ao apresto de armadas para a Índia (*Carta régia sobre a ida à Índia no ano de 1632 de quatro naus*²⁹⁷ e *Cópia da consulta sobre o regimento que se devia dar a duas naus para a sua torna-viagem da Índia*²⁹⁸, de 1630), ao envio de armadas para socorro destes territórios (*Carta régia sobre serem enviadas quatro naus à Índia para seu socorro no ano de 1632*²⁹⁹ e *Carta régia de D. Filipe III sobre socorro de gente e dinheiro que se há-de enviar nas naus à Índia e a rota que devem seguir*³⁰⁰), ao controlo do aprovisionamento de gentes das naus da Índia, bem como à organização da viagem por meio de regimentos (*Carta régia sobre o número de naus e gente que hão-de ir no ano corrente à Índia*³⁰¹, *Carta régia de D. Filipe II sobre os homens do mar que devem ir nas naus da Índia*³⁰², *Ordem régia de D. Filipe III para se levantar gente nas terras do visconde de Vila Nova de Cerveira para servirem na armada da Índia*³⁰³, *Carta régia de D. Filipe III em resposta a uma consulta do Conselho de Estado sobre o regimento a dar, na Índia, às naus na viagem de regresso ao reino*³⁰⁴, e *Carta régia de D. Filipe III sobre a partida das naus da Índia e o que se deve prover nos seus regimentos*³⁰⁵).

A par da Índia, um novo espaço ultramarino emerge de forma notável pela primeira vez entre a documentação analisada. Os mesmos fundamentos organizativos impostos para a armada da Índia são transpostos para a armada do Brasil. Essencialmente há a preocupação de defesa e de socorro a este espaço, tão ameaçado, à época pelos holandeses³⁰⁶. Por isso, as deliberações tomadas estabelecem ordens de envio de armadas em socorro ou mesmo a obrigatoriedade de os navios para o Brasil navegarem juntos³⁰⁷. Em 1631 determina uma *Carta régia para D. Francisco de Faro ir em governador da armada de socorro ao Brazil*³⁰⁸ e em 1632 uma *Carta régia sobre se apresentarem quinze caravelas para o socorro do Brazil, e se acrescentar a armada que se apresta e que nas caravelas vá João Pereira Corte-Real*³⁰⁹.

²⁹⁶ Foram apurados 32 dados sobre a organização de armadas.

²⁹⁷ BA, *Governo de Portugal*, 1631, fl. 119v.

²⁹⁸ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 118, n.º 12.

²⁹⁹ BA, *Governo de Portugal*, 1631, fl. 93v.

³⁰⁰ BA, *Governo de Portugal*, 1632, fl. 60v-61.

³⁰¹ BA, *Governo de Portugal*, 1631, fl. 87v.

³⁰² BA, *Governo de Portugal*, 1632, fl. 42v.

³⁰³ BA, *Governo do visconde de Vila Nova de Cerveira: Obras Políticas*, fls. 43-44.

³⁰⁴ BA, *Governo de Portugal*, 1632, fls. 44v-45.

³⁰⁵ BA, *Governo de Portugal*, 1632, fl. 87.

³⁰⁶ Para melhor compreensão desta problemática ver: MURTEIRA, 2006.

³⁰⁷ *Carta régia sobre navegarem juntos os navios do Brazil*, de 1631 (BA, 51-X-1) e *Carta Régia de 10 de Novembro de 1631. Navios do Brasil naveguem em frota (Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa - 1627-1633, ano 1631, 229.*

³⁰⁸ BA, 51-X-1.

³⁰⁹ BA, 51-X-2.

O fomento à integração nas armadas do Brasil e permitir a sua continuidade e defesa, em tempos conturbados, passou por uma política de concessão de mercês àqueles que nela embarcassem, como mostra a *Carta Régia de 6 de Março de 1638. Mercês às pessoas que se embarcarem na Armada do Brasil e pena aos despachados com essa condição que deixarem de se embarcar*³¹⁰. Como determina a carta sobredita «o socorrer e acudir ao Brazil, é da importancia que se vê; para cujo effeito mandei ordenar que se despachassem todas as pessoas que se quizessem embarcar para aquelle Estado nesta ocasião; estando eu com particular attenção a lhes fazer favor e mercê em suas pertensões, com a consideração de me irem a servir nesta jornada»³¹¹.

Da análise das distribuições das medidas tomadas para a organização de armadas pelos reinos selecionados, percebe-se que houve uma forte preocupação com a defesa das rotas ameaçadas, sucessivamente, em diversos espaços ultramarinos. O foco dessas medidas passa, porém, da Índia e Malaca para o Brasil, durante o período em que esta rota e espaço é sujeita às ameaças holandesas.

A constituição de uma armada implicava tripulação que a integrasse. Tal só era possível por meio de recrutamento, domínio a que os monarcas portugueses não ficaram alheios. Ainda que essa matéria venha a ser tratada, do ponto de vista dos homens do mar, no último ponto deste livro, tem também aqui lugar, como elemento essencial da organização naval, seja no que se refere a embarcações, quer a gente de mar.

O período em estudo exigia um bom conhecimento dos contingentes disponíveis para fomentar uma marinha mercante e de guerra, e daí a necessidade de contar e identificar / localizar os contingentes disponíveis. Deliberações como a *Memória do número das naus de guerra, mercantis e de artilharia*³¹², de D. Manuel, ou *Carta régia sobre o número de naus e gente que hão-de ir no ano corrente à Índia*³¹³, de Filipe III, ilustram a consciência dessa necessidade, estruturante para a consolidação do aparelho naval.

Entre os registos contabilizados no gráfico 19 existem deliberações sobre essa matéria com D. Manuel (1 referência), Filipe I (1 registo), Filipe II (8 registos) e Filipe III (14 registos) – todas deliberações com o fim de recrutamento de homens para a composição das armadas. Os tipos de deliberações poderiam dirigir-se a formas de recrutamento geral ou dirigir-se a específicas armadas. Assim ocorre com as provisões de Filipe III: *Provisão de 1 de Fevereiro de 1608. Recrutamento para a Armada*³¹⁴, ou de Filipe II³¹⁵

³¹⁰ *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1634-1640*, ano 1638, 146.

³¹¹ *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1634-1640*, ano 1638, 146.

³¹² ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 17, n.º 99.

³¹³ BA, *Governo de Portugal, 1631*, fl. 87v.

³¹⁴ *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1603-1612*, ano 1608, 218.

³¹⁵ *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, sobre o recrutamento de gente para a Índia*. (BA, *Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, 1606*, fls. 168v-169v); *Carta Régia de 17 de Junho de 1620. Sobre o recrutamento para a Armada da Índia (Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1620-1627*, ano 1620, 13); *Carta d'el rei em 17 de Agosto de 1613 ao Bispo Viso Rey que tendo de sahir de Lixboa as galeras para proteger a entrada das naos da Índia e navios das conquistas e falatando infantaria para as guarnecer fassa embarcar nellas os seus criados que vencem soldo para servirem nestas ocasiões*. (BA, 51-VIII-5, fl.67); *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, sobre o recrutamento de gente para a Índia*. (BA, *Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, 1606*, fls. 168v-169v).

e Filipe III³¹⁶. Outras incidem sobre a normalização dos procedimentos de recrutamento de gente de navegação, ocorrido no reinado de D. Filipe II³¹⁷ ou ainda sobre a logística prática desse recrutamento, com recurso a intermediários, com o pagamento a um indivíduo que se encarregasse desse recrutamento, como estabeleceu Filipe I com a *Carta de quitação que el-rei deu a Francisco Álvares, seu moço da câmara, do dinheiro que se lhe tinha dado para a condução da gente do mar*³¹⁸. Por fim, registos casuísticos igualmente existem, como a incumbência de alguém servir numa determinada armada, como se refere numa *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*³¹⁹.

Outros domínios de intervenção, necessários para a consolidação do aparelho naval, como o abastecimento, financiamento e recenseamento, foram contemplados durante os governos em análise, porém não em proporções tão significativas como as anteriormente analisadas. As questões de abastecimento foram tocadas por D. Manuel (1 caso³²⁰), D. Sebastião e D. Henrique (2 casos³²¹) e por Filipe III (1 caso³²²). O abastecimento de bens alimentícios, como carne, biscoito ou água, e a compra de géneros para as embarcações marcaram essas intervenções.

Quando se fala de financiamento das armadas, unicamente se regista produção legislativa para o reinado de Filipe III. As deliberações nesse sentido são sete, a saber: *Despacho para se saber o custo que faz a armada da Índia*³²³, *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, sobre os danos que resultam de se proverem por contrato as armadas da*

³¹⁶ *Carta régia sobre a gente que se há-de embarcar na armada do Brasil, de 1631.* (BA, 51-X-1); *Ordem que S. Magestade manda que se tenha nas terras do Bisconde na leva da gente para a armada da Índia, de 1623* (BA, 51-V-17); *Carta régia de D. Filipe III sobre se recrutar o maior número possível de gente para ir nas naus de socorro à Índia.* (BA, Governo de Portugal, 1632, fl. 59v); *Carta régia de D. Filipe II sobre os homens do mar que devem ir nas naus da Índia.* (BA, Governo de Portugal, 1632, fl. 42v); *Carta do rei D. Filipe II ao visconde de Vila Nova da Cerveira sobre se fazerem até 80 homens de armas para a armada da Índia.* (BA, Livro do Governo político do Visconde de Villa Nova da Cerveira, Cartas Patentes e Alvarás Reais, 1606-1660, fl. 31); *Carta Régia de 19 de Setembro de 1631. Apresto de gente para a Armada do socorro do Brasil (Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa – 1627-1633, ano 1631, 226); Ordem régia de D. Filipe III para se levantar gente nas terras do visconde de Vila Nova de Cerveira para servirem na armada da Índia.* (BA, Governo do visconde de Vila Nova de Cerveira: Obras Políticas, fls. 43-44); *Carta régia sobre os dez pilotos que se hão de enviar a Cadiz e duzentos marinheiros que se hão de levar até Cabo Verde.* (BA, 51-X-1); *Carta régia sobre se alistarem mais 150 marinheiros para a armada do Brazil.* (BA, 51-X-1); *Carta régia de D. Filipe III sobre os capitães propostos para as naus que no ano corrente vão à Índia* (BA, Governo de Portugal, 1632, fl. 44); *Carta régia sobre o número de naus e gente que hão-de ir no ano corrente à Índia.* (BA, Governo de Portugal, 1631, fl. 87v).

³¹⁷ *Carta d'el rei em 21 de Agosto de 1612 ao Bispo Viso Rei que se cumprão pontualmente as ordens sobre a forma de proceder na nomeação dos officiaes para as naos da Índia.* (BA, 51-VIII-4, fl. 146); *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, entre outros assuntos, sobre o modo de proceder na eleição da gente da navegação da Índia.* (BA, Cartas d' el-rei D. Filipe II e a resolução para o bispo D. Pedro de Castilho e outras pessoas, 1584-1613, n.º 12, fls. 5-5v); *Carta d'el rei em 5 de Fevereiro de 1605 ao visor rei sobre o aproveitamento dos officiaes que neste ano havião de ir nos galeões para Malaca e nomea para feitor João Lopes de Azevedo* (BA, 51-VIII-6, fl.55).

³¹⁸ *As Gavetas da Torre do Tombo, Vol. III (Gav. XIII-XIV), 1963: 743.*

³¹⁹ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 7, n.º 93.

³²⁰ *Regimento que Álvaro Fragoso devia observar no fornecimento de 9, 700 réis de arrobas de carne destinadas à armada do duque de Bragança.* (ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 7, n.º 101).

³²¹ *Traslado de uma carta de el rei Dom Sebastião ao Conde da Castanheira sobre o aprovisionamento de biscoito, para as armadas da Índia e da Mina e Brasil, ser feito de trigo de terra, a fim de não se corromper.* (BA, 51-VI-23); *Provisão sobre a água que há de tomar da regra o Capitão-mor e mais capitães (Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes – Tomo VI, 16-17).*

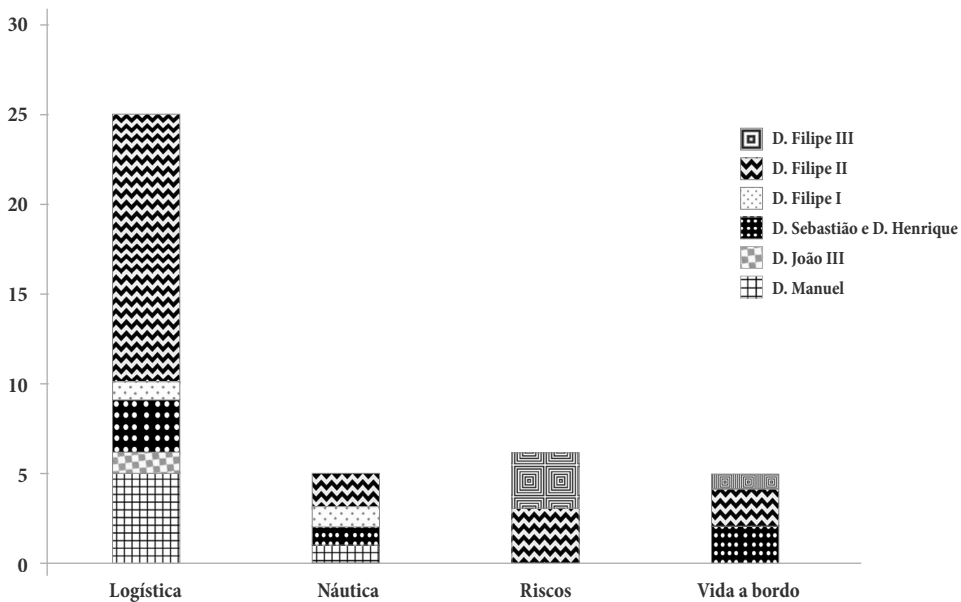
³²² *Decreto – isenção de direitos dos generos comprados para as embarcações.* (AR, LR, L. 1620-1627).

³²³ BA, *Miscelânea de notícias para a historia civil, da marinha e do exercito de Portugal, 1511-1638*, fl. 50.

India³²⁴, Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, sobre as pretensões de Luis Nunes e seus companheiros no contrato dos direitos das naus da India de 1604³²⁵, Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei e inquisidor-geral, Bispo D. Pedro de Castilho, sobre o arrendamento dos direitos das naus da India a António Fernandes D' Elvas e Belchior Gomes³²⁶, Carta Régia de 18 de Abril de 1619. Aplicação das sisas de importação para as Armadas³²⁷, e Carta d' el rei em 22 de Janeiro de 1605 ao Bispo Viso Rey que se dê provimento ao que faltar para se fazer da velha armada que deve partir para Malaca visto não haver tempo para se consultar tudo mas que o avisa de tudo o que fizer³²⁸.

Só com uma estrutura e uma gestão naval consolidadas se afirmam e mantêm tratos e rotas comerciais. As rotas comerciais constituem parte integrante da afirmação do poder financeiro de um estado em emergência. Daí a importância dos aspetos diretamente ligados à logística naval: os aspetos mais operacionais da organização naval.

Gráfico 20 – Distribuição das deliberações sobre carreiras marítimas por subcategorias temáticas



³²⁴ BA, Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, 1606, fls. 74-74v; 78-78v.

³²⁵ BA, Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, 1606, fl. 92v.

³²⁶ BA, Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, 1606, fl. 67v.

³²⁷ *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portugueza* – 1613-1619, ano 1619, 382.

³²⁸ BA, 51-VIII-6, fl. 28.

Falar de logística das carreiras marítimas pressupõe abordar problemáticas em torno da carga e descarga das embarcações, dos fretamentos e do aprovisionamento naval. Pelo gráfico 20 conclui-se que Filipe II tomou numerosas deliberações a este respeito, com um total de 15, face a 5 promulgadas por D. Manuel, 3 para os reinados de D. Sebastião e D. Henrique³²⁹ e 1 para D. João III³³⁰ e Filipe I³³¹, cada. De entre os principais registos destacamos alguns exemplos para que se compreenda melhor o exposto. Verificaram-se registos como: *Carta que D. Manuel I mandou a Gabriel Afonso em que lhe ordena que logo venha com nau sem fazer demora em nenhuma parte e se o mastro ainda estivesse quebrado o mandasse logo consertar, ainda que fosse com mais custo*³³², de 1501; *Alvará por que D. Manuel I manda ao almoxarife da Porta da Cruz de Lisboa entregue a Diogo Gomes, almoxarife dos mantimentos da Índia, 25 moios de trigo para despesa da armada da Índia*³³³, de 1507; *Regimento para evitar que se sobrecarreguem as Naus da Carreira da Índia*³³⁴, de 1604; *Sobre o fato miúdo da gente do mar da carreira da Índia*³³⁵, de 1613; *Alvará que regula a descarga das naus da Índia neste reino para evitar descaminho de direitos*³³⁶, de 1615; *Alvará de 5 de Março de 1616. O Vice-Rei da Índia proveja os gasalhados das Naus. Compre-se a pimenta de Malaca por conta da Fazenda Real*³³⁷; *Provisão de 8 de Março de 1618. Sobre as Naus da Índia irem bem arrumadas, e que se não façam nelas mais gazalhados*³³⁸, de 1618.

A produção legislativa em volta da técnica ou ciência náutica no que respeita às carreiras marítimas é esparsa, já que se registam apenas 5 menções³³⁹. As situações que procuram regular prendem-se com a elaboração de cartas de marear, como *Carta de D. Manuel I para Jorge de Vasconcelos dar ao mestre Diogo, uma carta de marear e os melhores oficiais que tinha que fazer as ditas cartas de marear, para fazer o que se lhe incumbia*³⁴⁰ e *Francisco Luiz. Carta para fazer cartas de mariar*³⁴¹; e com a calendarização de viagens marítimas, como a *Carta régia de D. Filipe II para o vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, bispo D. Pedro de Castilho, na qual ordena que as naus da Índia suspendam temporariamente a viagem*³⁴².

³²⁹ *Provisão que el-rei passou sobre o Regimento das caixas e carrega que hão de trazer as naos das Indias (Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes – Tomo VI, 6-11); Provisão para que não façam mais gazalhados nem acrescentem os feitos (Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes – Tomo VI, 18-20); Provisão para os capitães não venderem mais que a metade dos seus gazalhados (Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes – Tomo VI, 15-16).*

³³⁰ *Traslado de uma provisão sobre os caixões que se hão-de levar nas naus da Carreira da Índia.* (ANTT, Miscelânea Manuscrita do Convento da Graça).

³³¹ *Carta de D. Filipe I para os governadores deste reino sobre a expedição das naus da Índia antes da armada de D. João Pereira e armada de Inglaterra que fora interdita por Conrado Roque.* (ANTT, Corpo Cronológico, P. I, mç. 113, n.º 17).

³³² ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 3, n.º 44

³³³ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 6, n.º 65.

³³⁴ *Ius Lusitaniae*, *Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1603-1612*, ano 1604, 47-50.

³³⁵ BA, *Miscelânea de notícias para a história civil, da marinha e exército de Portugal*, fl. 46-46v.

³³⁶ *Ius Lusitaniae*, *Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1613-1619*, ano 1615, 136.

³³⁷ *Ius Lusitaniae*, *Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1613-1619*, ano 1616, 193.

³³⁸ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes – Tomo VI*, 31-32.

³³⁹ Chegou-se aos seguintes resultados: 1 caso para D. Manuel, 1 para os reinados de D. Sebastião e D. Henrique, igualmente 1 deliberação para Filipe I e 2 para a governação de Filipe II.

³⁴⁰ ANTT, *Corpo Cronológico*, P. I, mç. 14, n.º. 58.

³⁴¹ ANTT, *Chancelaria de Filipe II*, L. 2, fl. 154v.

³⁴² BA, *Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral*, 1606, fls. 1-1v.

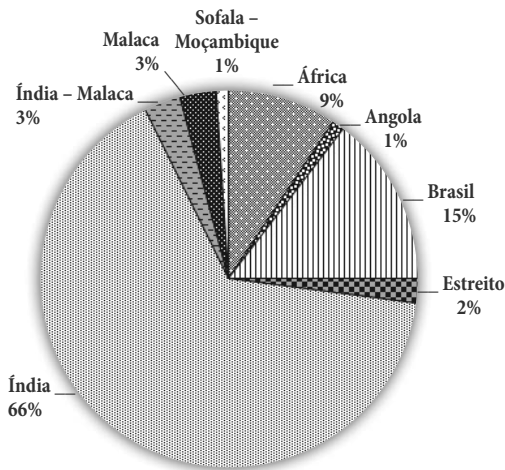
As perdas das embarcações e os danos que disto advinham inquietavam os monarcas portugueses, dado que estas ocorrências ditavam baixas significativas nas remessas comerciais. Esta realidade obrigou a uma produção legislativa, ainda assim escassa, se observarmos o universo total de deliberações, com 6 casos apurados para os reinados de Filipe II e Filipe III, às quais, para além de darem conhecimento de perdas ocorridas³⁴³, tendiam no sentido de prevenção³⁴⁴.

Sobre questões especificamente fiscais e financeiras registam-se apenas 2 deliberações, sendo que uma remete para a arrecadação de dinheiro do consulado das naus da Índia, e outra remete para a *Proibição de se tomar dinheiro a risco das Naus da Índia* (Carta Régia de 8 de Junho de 1623)³⁴⁵.

Igualmente rara é a documentação que regulava a vida a bordo³⁴⁶, remetendo para a normalização em volta dos agasalhos ou, variavelmente para a função do Capelão através da *Determinação para que os Regulares não serem Capelães de Navios*³⁴⁷. É compreensível que não se procedesse, na atividade legislativa, a esse tipo de regulação, dado que os regimentos concedidos aos oficiais de navegação ou aos Capitães nomeados para uma dada viagem estabeleciam essas contingências.

A análise estatística, por áreas de intervenção, demonstra a ausência de linhas de continuidade na prevalência da atuação régia. Esta parece responder a contingências e conjunturas e deixar uma margem significativa para alguma autorregulação.

Gráfico 21 – Carreiras Marítimas registadas no universo documental



³⁴³ *Carta del rei a Pedro de Castilho sobre a averiguação dos danos de alguns navios da armada do mar oceano receberam das naus da India no rio de Lisboa*, de 1607 (BA, 51-VIII-6, n.º 763); *Carta régia de D. Filipe III sobre as medidas a tomar na Índia acerca da gente que se embarcou nas naus e morreu*, de 1632 (BA, Governo de Portugal, 1632, fl. 42v).

³⁴⁴ *Carta ao Bispo Vice Rei de Portugal, Dom Pedro de Castilho para que, sem demora se enviem caravelas de aviso aos capitães das naus da India a informa-los do perigo que correm as naus nesta altura e de as protegerem*. (BA, 51-VIII-6, fl. 795).

³⁴⁵ *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1620-1627*, ano 1623, 55.

³⁴⁶ Apenas se registaram 5 deliberações.

³⁴⁷ *Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portugueza – 1603-1612*, ano 1608, 228.

Quando tentamos proceder a uma distribuição dos registos por carreiras, e como se pode ver pelo gráfico 21, a Índia era o principal ponto de incidência das deliberações régias, como seria de esperar, em consequência da importância que a Rota do Cabo assumia para as finanças do Reino, e pelo tipo de envolvimento direto da Coroa na sua organização.

O Brasil emerge apenas numa fase de fragilidade, em consequência da forte concorrência holandesa.

As extensões da Rota do Cabo para Malaca são compreensíveis, em particular se tivermos em consideração o papel que os Portugueses vão assumindo nas rotas interasiáticas. Os problemas aí sentidos desde o avanço dos holandeses, que culmina com a tomada de Malaca em 1641 justifica a atenção que a Coroa é obrigada a dedicar-lhe. Em essência, porém, esta rota, e a sua extensão para o Sudeste Asiático e Extremo Oriente (Timor, Macau, China, Japão) era dominada, ou pelos Capitães das naus do Trato (Goa-Macau-Nagasaki), contratada particularmente, ou por fidalgos e mercadores privados³⁴⁸.

Após o estabelecimento de Macau dá-se uma proliferação de mercadores portugueses na China, ligados ao comércio das sedas, do sândalo e da pimenta de Sunda para a China. A este nível, o Capitão de Malaca tinha o direito de realizar anualmente uma viagem à China, a fim de concretizar esse trato comercial. No entanto com a abertura, por parte das autoridades chinesas, dos seus portos à navegação oceânica, em 1570, Malaca ressentia a perda deste trato comercial³⁴⁹.

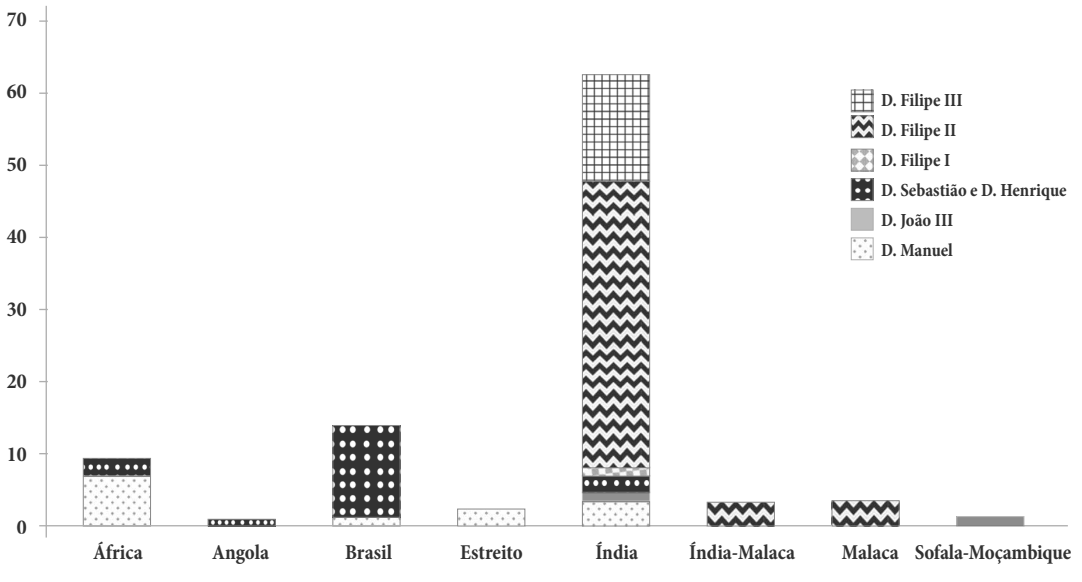
A presença e pressão holandesa nos mares do Sul obrigou a uma resposta militar do Reino e do Estado da Índia, com o envio de mais navios para o Oriente. A ameaça fez surgir a ideia de reforçar o número de portos terminais da Carreira da Índia, com Ceilão e Sirião como duas hipóteses. Malaca foi outra hipótese levantada, apesar de ser a área mais carenciada para auxílio militar, já que estava dependente do envio de recursos militares de Goa, tendo-se mesmo expresso a ideia de criar um governo autónomo.

A guerra contra os holandeses obrigava à existência de embarcações capazes de responder às exigências militares necessárias para o confronto. Os estaleiros de Goa, Baçaim e Damão, não conseguiam satisfazer as necessidades de um elevado número de navios de alto bordo. Assim, em 1605, envia-se para o Oriente três galeões, sendo dois em direitura a Malaca. Contudo, a passagem por Goa era inevitável para apetrechamento militar. Malaca não tinha criado estruturas, como uma ribeira ou armazém, que servisse de apoio militar. O retorno da Carreira em direitura a Malaca vinda do Reino só se voltou a efetuar em 1618, com a finalidade de carregar pimenta, graças ao acordo de paz entre o Estado da Índia e Achém, como comprova a informação expressa no gráfico 22.

³⁴⁸ THOMAZ, 1994: 207- 243.

³⁴⁹ LOBATO, 1998.

Gráfico 22 – Carreiras Marítimas registadas no universo documental por reinados



Em 1629 com a conquista portuguesa de Achém, Malaca perde, novamente, o seu papel de entreposto comercial. Na década seguinte, novos caminhos são preferidos, quanto à ligação Extremo-Oriente e Índia, ao Estreito de Singapura e a Malaca. Em substituição a Malaca, o porto de Macáçar assume relevo comercial, já que ao contrário do primeiro não era um alvo demasiado exposto às frotas holandesas. Em 1641, os holandeses acabam por tomar Malaca e as ligações entre Macau e Goa são abaladas³⁵⁰. Os números apurados refletem estes contextos e contingências.

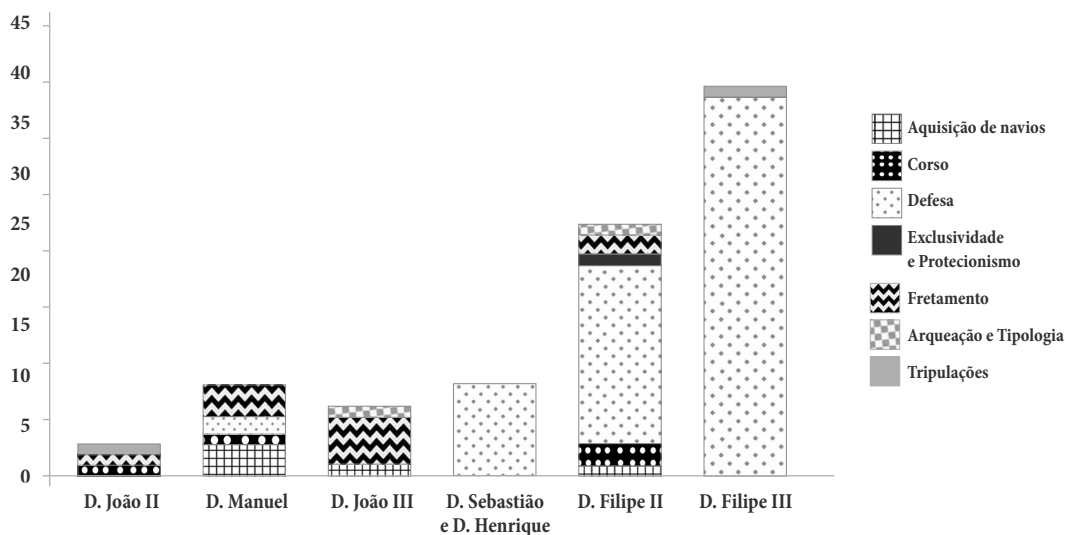
3.3.2. – Constituição de frotas e armadas: sucessos e contingências

Manter uma frota naval implicava a existência de embarcações em número suficiente e tipologias adequadas, o estabelecimento de um padrão normativo, a existência de contratos de fretamento e recursos humanos. Por outro lado, a forte concorrência no mar, no seguimento de uma política de afirmação do poder económico e naval de muitas outras potências europeias, obrigou ao confronto com problemas estruturais, como o corso e o contrabando, exigindo a aplicabilidade de ações de defesa e de salvaguarda da exclusividade marítima.

³⁵⁰ LOBATO, 1998.

Tendo como base o gráfico 23, analisar-se-ão estas questões de uma forma breve. A defesa naval norteou a governação do Império Ultramarino, sendo significativo nos períodos de D. Sebastião e de D. Henrique (9 disposições normativas) e no domínio filipino (Filipe II, com 18 deliberações e Filipe III, com 38). A elevada pressão sentida no Oriente e exercida pelos holandeses, primeiro e depois pelos ingleses, a par do Império Otomano, justificam as ações tomadas. Ao contrário daquilo que a bibliografia descreve sobre a governação de D. João III, tendencialmente concentrada em questões de defesa naval, as conclusões a que se chega remetem para a escassez de deliberações de âmbito defensivo neste período.

Gráfico 23 – Distribuição das deliberações sobre frota naval por subcategorias temáticas



As deliberações tomadas por D. Sebastião e por D. Henrique remetem para as já explanadas medidas sobre a constituição das armadas das Ilhas e da costa³⁵¹. Os Açores assumiram centralidade como ponto estratégico de contacto com vários espaços ultramarinos, constituindo-se numa escala de ligação, em particular nas rotas de retorno, entre o Reino e os demais espaços ultramarinos, e por isso mereceu atenção na legislação produzida.

As dinâmicas do comércio transatlântico, as vicissitudes do corso e da pirataria e o sentido das contendas militares internacionais destacam o relevo dos Açores na correspondência euro-ultramarina de quinhentos. De facto, a escala retorno das rotas da Índia e da América, que tem lugar principalmente na ilha Terceira, fomenta o negócio, o contrabando e a guerra³⁵².

³⁵¹ Para aprofundamento desta questão ver: BARROS, 2009.

³⁵² MENEZES, 1998: 723.

Em consequência, a criação da armada das Ilhas decorre da necessidade de proteger os navios que por aqui passavam vindos da Índia, de S. Tomé, de Mina, Guiné e do Brasil, e que atraíam piratas e corsários.

Nos regimentos das armadas das Ilhas, que se toma como exemplo o *Regimento dado por D. Sebastião a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor da armada das ilhas*³⁵³, de 1575, são descritos os procedimentos de defesa que se esperava que cumprissem:

*e como os ditos nauios forem prestes e o tempo uos der lugar partireis; e como sairdes de mar em fora vos hireis às Berlengas, e por uos eis em quarenta graos, e dahi farei voso caminho ao loeste direito a Ilha Terceira e ireis sempre pelos quarenta graos em tal ordem que não passeis delles nem descayaes de trinta e nove porque por este dito caminho parece que deue de uir qualquer não ou naos da India que forem passadas das Ilhas, pera cá, e quando assi fordes leuareis em vossa conserva e debaixo de vossa capitania e defensam quaisquer naos que do porto desta cidade convosco quizerem hir*³⁵⁴.

Mal avistassem a Ilha Terceira deveriam remar até ao porto de Angra onde se encontrariam com o Corregedor da Ilha e tomariam informações acerca de navios corsários identificados por aquelas águas, realizando o mesmo processo de seguida para a Ilha do Corvo, onde tomaria as mesmas diligências e «se por auer nouas de cossairos lhes parecer meu serviço meter se na tal não ou naos alguma gente, e artilheria allem da que tiuerem metam a que lhe bem parecer e as façam prouer da que mais ouuerem mister pera sua defensam, e segurança»³⁵⁵.

A função primeira destas armadas era navegar pelas águas do Oceano Atlântico, em volta das Ilhas, pelas quais os navios oriundos das rotas marítimas passariam, para assegurar o domínio destas águas e controlar a presença ameaçadora dos corsários.

Tanto que assi tiuerdes dado tal recado na dita Ilha do Coruo vos ireis no bordo do mar atee setenta legoas governando sempre a loeste e a quarta de sudueste e não decereis de trinta e moue graos atee trinta e oito porque este he o caminho porque as tas naos da India costumão vir. E depois de assi hirdes no bordo do mar atee as setenta legoas ou pouco mais segundo os tempos forem uos tornareis a uer lista da Ilha do Coruo e vos deixareis andar pairando a loeste da dita Ilha com os nauios de vosa armada afastados huns dos outros aquela distancia que uos aparecer e andarão Norte Sul em tal bordo de maneira qua atreuessem aquela paragem e não possa passar não alguma sem ser lista dos navios dessa armada nos quaes se fara vigia de noite os quartos e aos capitaes delles dareis recado qua auendo lista ou sentindo alguma não ou naos que fação o sinal que ordenardes de noite com fogos e de dia com tiros de bombarda e porque pode ser que dos nauios dessa armada sejam mais ueleiros huns que outros mandareis que os mais

³⁵³ MATOS, 1990: 31-39.

³⁵⁴ MATOS, 1990: 31.

³⁵⁵ MATOS, 1990: 32.

*ueleiros se ordenem em maneira que se não achem mais afastados do que conuem pera poderem acudir aos sinais que huns aos outros fizerem e se poderem ajudar em qualquer caso que lhes acontecer*³⁵⁶.

A armada da costa detinha as mesmas obrigações e funcionalidades que a armada das Ilhas, porém aplicadas à defesa da costa do Reino. Seguindo o único regimento registado para esta armada, o *Regimento dado por D. Henrique a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor da armada da costa*³⁵⁷, de 1578, reconstituiu-se o trajeto de proteção atribuído à armada da costa, que saía de Lisboa e deveria ir em direitura à Ribeira de Peniche, onde, junto do Capitão da Fortaleza, obteria informações acerca de navios corsários avistados, a fim de irem em busca deles. Como era estabelecido,

*ei por meu seruiço que vades correndo a costa e não abaixeis das berlengas para baixo snão quando tiuerdes outro recado em contrario ou noua de hauer cossarios ate ao cabo de espichel porque tendo a os vireis demandar ate o dito Cabo e das Berlengas andareis correndo e guardando a costa de Portugal conforme os auisos que tiuerdes de cossairos, que ande ondear nela, e necessidade que ouuer de ser guardada*³⁵⁸.

As disposições legislativas bem detalhadas quanto à ação interventiva a desenvolver só comprovam e revelam as preocupações da política governativa tendente à defesa naval. Daí todas as medidas tomadas de caráter defensivo, como a constituição de armadas, ou mesmo as deliberações sobre o modo como os navios deviam de andar armados, das quais o reinado de D. Sebastião foi impulsor, como veremos de seguida.

As investidas de corso e pirataria justificam as deliberações contidas na *Lei de como ham de ir armados os navios que destes reinos navegarem*³⁵⁹, de 1571 e redigida no *Regimento pelo qual se ordena o modo em que haviam de andar providos e armados os navios de meus vassallos que navegassem para lugares de meus Reinos e senhorios e fora deles*³⁶⁰, de 1571. O mesmo ocorre com as ordenações de Filipe III para os navios do Brasil andarem armados ou com o *Alvará [que] prescreve o modo de andarem armados os navios*³⁶¹, de 1621.

Da análise da *Lei de como ham de ir armados os navios que destes reinos navegarem* sabe-se que foi redigida para cpmutação de uma provisão feita em 1557 por se saber «que o conteúdo na dita provisão se nam cumpria tam inteiramente, como devia, e por essa causa de alguns annos a esta parte tinham os corssairos feito muitos danos nas fazendas de meus vassallos»³⁶².

³⁵⁶ MATOS, 1990: 33.

³⁵⁷ MATOS, 1990: 53-57.

³⁵⁸ MATOS, 1990: 54-55.

³⁵⁹ CORREA, 1816: 166-194.

³⁶⁰ FERREIRA, 1967.

³⁶¹ AR, *Legislação Régia*, L. 1620-1627, 57-60.

³⁶² FERREIRA, 1967: 337.

A lei de 1571 determinava que cada embarcação deveria ter, por cada dez toneladas, dois homens, projetando-se, numa equação de uma embarcação de 200 toneladas – 40 homens. Além de intervir na relação entre tonelagem das embarcações e tripulação a bordo, o diploma obrigava à presença de artilharia a bordo e do seu devido apetrechamento militar de acordo com as tonelagens das embarcações. Assim, e passando a citar:

*nos nauios de vintecinco até sessenta toneladas traram huma roqueira, hum passamuro, e tres berços, hum quintal de poluora, dez lanças ou piques, e quatro arcabuzes aparelhados. E de sessenta até cem toneladas, huma roqueira, dous passamuros, seis berços, e dous quintais de poluora, dez lanças, e doze piques, e oito arcabuzes aparelhados. E nas naos, e nauios de cento e cincoenta até dozentas toneladas traram tres roqueiras, dous passamuros, seis berços, e dous quintais e meio de poluora, quinze lanças, e quinze piques, e dez arcabuzes aparelhados, e os dardos, que quizerem. E as naos, e nauios de dozentas toneladas para cima traram tres roqueiras, e tres passamuros, oito berços, e tres quintais de poluora, e vinte lanças, e vinte piques, e doze arcabuzes aparelhados, e os dardos que quizerem*³⁶³.

O não uso de artilharia a bordo ou o seu abandono em Cascais, como acontecia segundo relatos, implicaria penas pesadas para aqueles que cometessem tais delitos.

Por este ano verifica-se uma outra medida de controlo à navegação, por parte das entidades administrativas intermédias e de representação real, da navegação ao estabelecer-se uma espécie de matrícula das embarcações que saíam das embarcações de qualquer porto de mar do Reino. Antes da viagem deveria ser dado a conhecer ao Provedor dos Armazéns do Reino, aos Capitães e Alcaldes-mores, ao devido Corregedor da comarca, ao Juíz de Fora e aos Ouvidores, quais os navios que iriam de viagem, com o seu porto de origem e destino, e informações acerca da tonelagem, tripulação e artilharia. Esta descrição era completada com o nome da nau, do seu senhorio e devido Mestre. Do mesmo modo, o seu retorno deveria assinalado.

A lei supramencionada tentou, ainda, manter uma política de *mare clausum*, que passava pela restrição dos navios estrangeiros a estes domínios. A mesma linha de pensamento já tinha sido exposta na *Provisão de 19 de Fevereiro de 1569. Sobre as arqueações de naos e navios*³⁶⁴ com a proibição de venda das embarcações a indivíduos não nacionais;

Querendo algumas pessoas vender suas naos, ou navios, o poderão fazer ás pessoas naturaes de meus Reinos, e Senhorios, e não para fóra delles; com tal declaração, que antes de se fazerem as escrituras das taes vendas, o faráo a saber, sendo nesta Cidade, ao Provedor dos meus Armazens; e sendo fóra della, aos meus Officiaes das Cameras dos lugares, onde os Vendedores forem moradores, para no livro, que há de haver na Camera de cada hum, no assento de tal não, ou

³⁶³ FERREIRA, 1967: 338.

³⁶⁴ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 355-362.

*navio, se fazer declaração da pessoa, ou pessoas, que comprarão, e em que tempo, para as taes pessoas ficarem obrigadas a dar razão dos taes navios, e se apontarem cada anno*³⁶⁵.

D. Sebastião proibia a estes navios fretarem e carregarem mercadorias para São Tomé, Cabo Verde, Brasil e Ilhas, «nem pera quaesquer outras partes de meus reinos e senhorios, saluo em navios Portugueses, auendoos nos lugares e portos, onde se os fretamentos fizeram, e ouuer as mercadorias»³⁶⁶.

Do ponto de vista das condições de navegação há uma regularização do calendário das partidas e o estabelecimento da navegação em conserva, «e lhes mando que façam todos huma companhia e conserua, e que se nam apartem huns dos outros, pelo muito que isto importa a meu serviço, e segurança de suas fazendas e nauegaçam»³⁶⁷, para todas as rotas, desde São Tomé ao Brasil, passando pelas embarcações saídas dos portos nacionais e das Ilhas.

Por fim, e como último ponto a destacar das normativas desta lei, houve um impulso de fomento à construção naval, não só com a construção de novas embarcações, com atribuição de subsídios mais avultados, como vimos, mas também através da construção de galeões, em detrimento das outras tipologias navais, devido às suas capacidades de defesa³⁶⁸.

Em 1621, as deliberações anteriores a este respeito não estavam a ser cumpridas e obrigam, Filipe III, a promulgar o *Alvará [que] prescreve o modo de andarem armados os navios*³⁶⁹. Maioritariamente este segue as diretrizes da lei anterior, que expressamente a cita, melhorando alguns aspetos no que concerne ao controlo por parte da administração, obrigando o Provedor dos Armazéns e da Armadas do Reino a visitar as naus que partiam de Lisboa, a fim de perceber se iam bem apetrechadas e armadas. Por outro lado, o favorecimento do carregamento das embarcações melhor apetrechadas em detrimento das outras pretende reforçar essa intenção. Quanto ao regime de navegação, expõe expressamente «que acerca disso se tenha a maneira seguinte, que é conforme ao que dispõem os ditos Regimentos e Provisões e o Regimento referido de 3 de Novembro de 1571»³⁷⁰.

As políticas de fomento de construção por D. Sebastião, bem como o incremento de uma política protecionista das embarcações, por meio das medidas adotadas, não justificaram o incentivo ao aumento dos fretamentos por parte da Coroa, como se constata pelo gráfico 23. Tal só comprova, que a par de todo o reforço de consolidação e domínios dos pertences navais, a frota naval e, consequentemente, as armadas, estavam dependentes dos fretamentos privados, registados em livros notariais, às quais não se teve acesso na investigação que sustenta esta obra.

³⁶⁵ *Ius Lusitaniae, Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Tomo III, 359.

³⁶⁶ FERREIRA, 1967: 343.

³⁶⁷ FERREIRA, 1967: 354.

³⁶⁸ Como diz a fonte: «auendo respeito a serem os taes Galeões mais temidos dos imigos, e poderem seruir com maior seguridade no comércio e navegação de meus vassalos» (FERREIRA, 1967: 351).

³⁶⁹ Para uma melhor compreensão dos contingentes navais no período filipino ver: FONSECA, 2012.

³⁷⁰ AR, *Legislação Régia*, L. 1620-1627, 58.

3.4. HOMENS DO MAR

O poder régio esforçou-se por dignificar e valorizar as carreiras marítimas ao tomar medidas de recrutamento, formação e favorecimento dos homens do mar. Com o sentido de enquadrar este grupo socioprofissional nos demais do Reino, há um esforço de registo geral em ordem a saber quem e onde recrutar. Para diminuir os insucessos de algumas viagens, decorrentes da inexperiência ou falta de conhecimento dos Pilotos, a Coroa preocupa-se com a formação técnica e exame desses homens, publicando em 1592 o *Regimento do Cosmógrafo-mor*. A par destas ações de carácter normativo e sistematizador da realidade em causa, o Estado não deixou de favorecer estes homens através da concessão de privilégios e mercês, no sentido de atraí-los ao seu envolvimento nas carreiras marítimas. Assim, ao dignificar este grupo por estes meios, a Coroa garantia a presença destes homens nas suas armadas, sempre que necessário.

Classifica-se este grupo como socioprofissional porque as relações que estabelecem vão muito para além das profissionais. A par dos compromissos subjacentes ao desempenho das suas funções de ofícios, havia uma correlação entre eles de carácter social, que se simplificaram com a criação das confrarias por todo o país e Europa³⁷¹, e a procura de casamentos endógenos, que favoreciam e fortaleciam as suas ligações profissionais, técnicas e económicas³⁷².

No presente subcapítulo analisaremos estas problemáticas, com principal foco para as nomeações de cargos e atribuição de privilégios a este grupo no pressuposto de que o seu perfil e atuação no domínio da construção de um Império Ultramarino, tanto no domínio técnico, como no domínio económico estão já suficientemente estudadas, quer por Amândio Barros, nas obras já citadas, quer por Amélia Polónia³⁷³.

3.4.1. – Consolidação de um grupo socioprofissional: cargos, ofícios e privilégios

O mar e a relação que com ele se estabelece diversificou os papéis sociais e consequentes estratos sociais. «Para uns, fonte de modesto sustento; para outros, para os que compreendem obras na Ribeira, de chorudo lucro; para o monarca, um novo cenário de estratégia de poder. Pilotos, mestres, armadores, senhorios e mercadores: uma gama variada de papéis sociais que nos convidam a estar atentos aos igualmente diversificados laços que unem homens e navios»³⁷⁴.

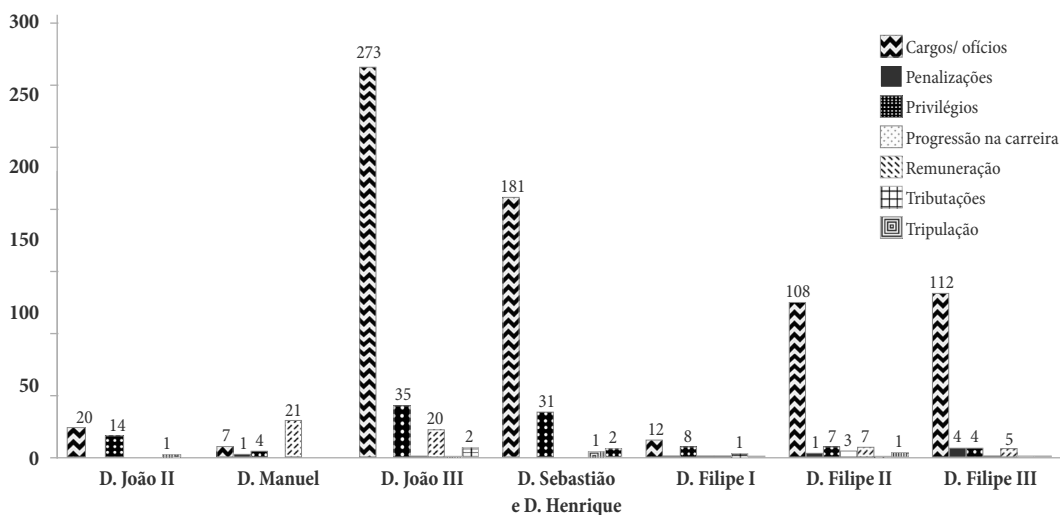
³⁷¹ Para aprofundar esta questão veja-se as seguintes obras: MOREIRA, 1995; MATOS, 2012; BARROS, 1991.

³⁷² Para melhor esclarecimento desta questão veja-se BARROS, 2004.

³⁷³ BARROS, 2004; POLÓNIA, 2015; 2007b); 1995; 2007a): vol. I, 413-506.

³⁷⁴ COSTA, 1997: 10-11.

Gráfico 24 – Distribuição das deliberações sobre homens do mar por subcategorias temáticas



No que concerne aos homens do mar, a produção legislativa régia centrou-se na nomeação para cargos e ofícios (ver gráfico 24). A organização das carreiras marítimas exigia um corpo de navegação interno hierarquizado, para a condução das armadas. Retomando a hierarquia apresentada no capítulo 2, devemos lembrar que essa hierarquia aplica-se às gentes de navegação – Piloto, Sotapiloto, Marinheiros e Grumetes; de administração – Capitão³⁷⁵, Escrivão e o Meirinho; de apoio técnico – Mestre, Contramestre, Guardião, Carpinteiros, Calafates, Tanoeiro, Despenseiro, Barbeiro e Capelão; e de apoio militar – o Condestável dos bombardeiros, Bombardeiros e Soldados³⁷⁶. Era fundamental salvaguardar a suficiência desta estrutura profissional para a consolidação das rotas marítimas, tanto régias como particulares. Esta pirâmide hierárquica demonstra a existência de uma organização profissional desenvolvida para a época. Podem-se identificar, de certa forma, mais que uma estrutura de controlo deste grupo profissional, sendo por certo a primeira as Confrarias e os Juizes das Confrarias a que pertencem o primeiro desses níveis. Existem depois os Alcaides do mar, que desde o período medieval são considerados como tendo tutela sobre os homens do mar, que assim usufruíam de uma instância judicial «privativa»; e os Corregedores e Provedores, que são chamados também, como veremos, a recensear e a apenar estes homens. Existirá também o Cosmógrafo-mor do Reino, a quem cabe o seu exame e creditação. Em última instância, porém, é ao monarca que cabe prover ao seu

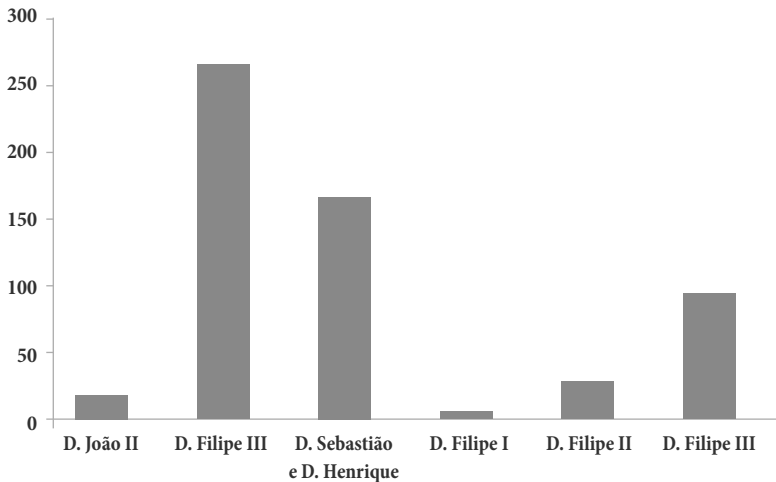
³⁷⁵ Como fizemos evidenciar anteriormente, o Capitão nem sempre (ou quase nunca) desempenha funções de navegação, antes representa autoridades, por exemplo, o Rei e a Coroa nas viagens que são por esta organizadas. Ele é todavia, membro e responsável pela tripulação, sobre a qual exerce jurisdição, pelo que aqui é também tratado como homem do mar.

³⁷⁶ Apesar desta tentativa de organização dos homens do mar por áreas de desempenho, não podemos esquecer a pluratividade e a multiplicidade de funções dos membros da tripulação, que inviabilizam uma rígida distribuição no quadro classificativo.

exame, creditação, e nomeação, nomeadamente para os cargos mais qualificados, como o de Piloto, ou de administração naval, como ocorre com o Piloto-mor, o Almirante, e o Patrão-mor.

À Coroa cabe, concomitantemente, promover estes homens e as suas competências, através de privilégios, profissionais e sociais, ou puni-los pelas prevaricações em que incorram. À Coroa cabe ainda o seu recenseamento, recrutamento, exame e creditação. Por fim é ainda ela quem os nobilita com títulos de cavaleiros fidalgos ou escudeiros, e que define o seu regime remuneratório, nomeadamente nas rotas e nas armadas por ela tuteladas, como são maioritárias, mas não exclusivamente, para o período considerado, a Rota da Mina ou a Rota do Cabo. É neste quadro geral que deve ser compreendida a evolução da produção legislativa e normativa dimanada da Coroa e relativa aos homens do mar.

Gráfico 25 – Cartas de ofício concedidas aos homens do mar – distribuição por reinados



A atribuição de cargos e ofícios, por nomeação régia, e a promulgação de privilégios são transversais ao período em estudo, e neles caem a maioria dos 812 registos relativos aos homens do mar. Dos reinados analisados, o de D. João III registou a maior produção a este nível, com 263 disposições, constituídas essencialmente por cartas de ofícios (ver gráfico 25 e apêndice 6). Os reinados sucessivos continuaram a política de D. João III, ao fomentar a promulgação de deliberações a este respeito, cerca de 181 registos, nas mesmas formas e tipologias jurídicas. O período filipino, respeitante à governação de Filipe II e Filipe III, destaca-se também por uma elevada produção normativa a nível dos cargos e ofícios que compunham o grupo socioprofissional dos homens do mar.

O Bombardeiro e o Capitão são os oficiais que contam, ao longo do período considerado, com mais cartas de ofício, como se vê no apêndice 7. O predomínio das deliberações em torno desses cargos está em consonância com uma política de defesa das embarcações e dos mares navegáveis.

À semelhança dos cargos referentes à administração naval, os relativos ao mar são também muitos e variados (ver tabela 5). Da pluralidade de cargos existentes, que só comprovam a estratégia de uma orgânica complexa (não sabemos se eficaz ou estruturada), destacam-se as disposições relativas aos Bombardeiros e Capitães, mas também aos Mareantes, em sentido lato de homens do mar.

Destaca-se ainda a complexidade das variantes de funções e de incumbências desde os cargos de Capitão e de Capitão-mor até ao de Grumete. Há uma organização profissional que se complexifica, acompanhando as transformações socioprofissionais da carreira e próprias também de sociedades de Antigo Regime.

Tabela 5 – Distribuição total dos cargos referentes aos homens do mar

Cargos – Mar	Total
Alcaide do Mar	4
Almirante da Armada	4
Almirante dos galeões da Armada	2
Almirante do Reino	1
Artilheiro	1
Auditor da Armada	2
Bombardeiro	381
Capelão	1
Capitão	84
Capitão da Infantaria da Armada	17
Capitão de Armada	9
Capitão do Mar	2
Capitão do Mar e da Guerra	25
Capitão dos Artilheiros	4
Capitão dos Bombardeiros	3
Capitão Geral da Armada	5
Capitão Geral das Galés do Reino	3
Capitão-mor	10
Capitão-mor da Armada	80
Capitão-mor do Mar	8

Cargos – Mar	Total
Capitão-mor do Reino	2
Carregador de nau	1
Condestável dos Bombardeiros	18
Condestável-mor dos Bombardeiros	2
Escravo	2
Escrivão	5
General de esquadra da Armada	1
Geral	11
Grumete	1
Guarda das Caravelas	3
Guarda de carga	4
Guarda-mor das naus	5
Guarda-mor do Mar	1
Mareante	82
Marinheiro	2
Meirinho da Armada	1
Mestre de Caravelas	2
Mestre de Carreira	1
Mestre de Nau	1
Mestre de Navios	1
Patrão das Galés	1
Patrão das Naus	1
Piloto	12
Piloto-mor	5
Piloto-mor do Reino	1
Total Geral	812

Os cargos referenciados não foram estanques ao longo do tempo. As necessidades e as exigências de gestão conduziram a um alargamento desse leque de oficiais, numa evolução ao longo do tempo. Pela análise do apêndice 7 compreende-se a continuidade de ofícios como o de Bombardeiro,

Capitão, Capitão de armada, Mareante e Piloto-mor, no tempo considerado. A ocorrência de certos cargos somente para um reinado ou para um curto período poderá indicar o aparecimento de novos cargos, acompanhando a transformação socioprofissional já enunciada e a própria complexidade dos contingentes navais criados. Exemplo disto é o aparecimento do cargo de Capitão da Infantaria da armada, para o reinado de Filipe III, ou de Capitão geral das galés do Reino, para o mesmo período filipino.

O cargo de Capitão de navegação era multifacetado quanto às designações. Não bastava referenciar o cargo como sendo de Capitão; havia especificações de acordo com a tipologia da embarcação, na qual exerceria funções ou a navegação a empreender. Vejam-se, como exemplo, os registos de Capitão de caravela; de caravelão; de navio ou Capitão da armada de, ou da viagem à Índia (ver apêndice 8). No cômputo geral, estes Capitães estavam ao comando de embarcações que tinham como principal destino a Índia, como sinal da importância da Rota do Cabo e da sua tendencial dependência de uma gestão centralizada na Coroa.

Mais importantes do que estas nomeações e provimentos de cargos, como é reveladores de uma efetiva política naval, são as deliberações com sentido mais genérico e englobante de todos os homens do mar.

O *Regimento sobre os oficiais de navegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular*³⁷⁷ de 1591 justifica da seguinte forma a importância da sua redação:

*(...) dezejando de prouer em modo que os ditos Mestres Pilotos marinheiros e mais gentes de Navegação, bombardeiros carpinteiros de Ribeira e calafates não vão em tanta diminuição que com a falta que deles há parece que de todo se uão extinguido, mormente em tempos tam necessarios, e daqui em diante sejam muitos mais e se uão aumentando de maneira que sem nenhuma oppressão sua possão servir em minhas armadas e fazer outras Viagens de muito proveito seu mandei tratar este negocio por pessoas que pera isso nomeey e sendo depois uisto e examinado com parecer dos do meu Conselho*³⁷⁸;

indicando a escassez de recursos humanos para as suas armadas, o ponto-chave de realização.

O Regimento de 1591 procura, de facto, normalizar e enquadrar, a todos os níveis, este grupo socioprofissional, desde o seu registo (recenseamento) à normalização das suas funções, deveres e formação.

A primeira medida estabelecida passava pela matrícula em cada porto, de Caminha a Sines, dos homens de navegação existentes, «assy pilotos como Mestres e outros officiaes marinheiros e grumetes que forem de idade de dezoito annos atee sessenta confrontando os per seus nomes, e de suas molheres os que forem casados e os que o não forem com os nomes de seus pães e mãis»³⁷⁹, com a finalidade de se proceder a um registo ou matrícula geral, a existir nos Armazéns do Reino,

³⁷⁷ COSTA, 1989: 99-107.

³⁷⁸ COSTA, 1989: 99-100.

³⁷⁹ COSTA, 1989: 100.

em Lisboa, à qual, a cada ano, seria atualizada, removendo os falecidos, os de mais de sessenta anos e integrando os novos elementos recrutados.

Quanto ao recrutamento desses homens para as viagens a efetuar no âmbito das armadas régias, previa-se alguma desejável equidade:

*e se terá mujta conta na repartição da gente so mar que ouuer de Ir a servir em minhas armadas pera que não uenhão sempre os de hu lugar mais que de outros, e venhão de todos igualmente pro rata conforme a gente que em cada hu anno ouuer. E ter se há tal ordem que os officiaes marinheiros e grumetes que vierem a servir nas armadas hum anno os não mandarão o anno seguinte e mandarão os que o anno atras não tiuerem seruido*³⁸⁰.

Aqui parece estar patente, mais do que um cuidado em beneficiar todos, o de prejudicar equitativamente cada um.

O registo ou matrícula geral obedecia a uma hierarquia, a mesma que a das carreiras marítimas, pelo que se iniciava pelo Patrão-mor e Piloto-mor, seguindo-se os Mestres, Pilotos, Contramestres, Guardiães, Sotapilotos relativos às Carreiras da Índia, Malaca e Mina, o que denuncia a importância dessas rotas face às restantes, e só depois todos os Pilotos, Mestres e oficiais de navegação do Brasil, São Tomé, Angola e Cabo Verde, e por fim, os Marinheiros e Grumetes das Carreiras da Índia, Malaca e Mina. A designação, na própria fonte, de algumas carreiras e a omissão de outras poderá apontar para uma diferenciação e preferência entre o mapa marítimo, decerto influenciado pelas avultadas remessas de umas em detrimento de outras.

O regresso a terra não validava a descontinuidade das suas funções ao serviço régio: «depois de uirem de Jndia Malaca e Mina estrão prestes para seruirem nas armadas e não seruido nellas não tornarão a ter lugar pera Jndia Malaca e Mina tee continuarem com o seruiço das ditas armadas e merecerem por elles serem admitidos aos ditos lugares»³⁸¹. Àqueles que não fossem recrutados para servirem nas armadas régias, em determinado ano, era-lhes permitido viajar livremente, a serviço de particulares, devendo estar, no entanto, devidamente registados nos livros de matrículas os seus destinos, a fim de serem rapidamente recrutados se necessário.

A garantia de continuidade e suficiência de contingentes que sustentasse as armadas era, pois, uma preocupação central da Coroa, principalmente no decurso da dinastia filipina, e passava pelo fomento à continuação na carreira marítima dos filhos de oficiais de navegação. O clausulado do regulamento previa, para melhor aprendizagem, o embarque nas viagens de crianças, desde os dez anos de idade, juntamente com o seu Mestre (neste caso o pai), à qual os Mestres e Marinheiros estavam incumbidos de escolher um ou dois aprendizes, entre os mais satisfatórios, para ensinar a arte de pilotar, designando-os por Sotapiloto ou Conselheiro. A mesma conduta se aplica aos órfãos, em que estava a cargo do Juíz dos órfãos a incumbência de dar aos Mestres, Pilotos e outros oficiais de navegação, os órfãos em idade de aprender o ofício.

³⁸⁰ COSTA, 1989: 101.

³⁸¹ COSTA, 1989: 102.

Aos Bombardeiros, pelo mesmo regimento, era estipulado, tal como para todos os oficiais de navegação, o registo em uma matrícula geral.

*confrontamdo os conformes ao que estaa dito dos marinheiros e carpinteiros e com declaração do tempo em que forão examinados, e filhados, e das Viagens que tiuerem feitas e fizerem pello tempo em diante, e assy do tempo que residirão em alguas fortalezas pera que com as ditas Viagens, e seruico e a enformação que o prouedor e offiçiaes do almazem tiuerem de suas sufficiencias os possão acrecentar a bombardeiros de nomina quando faltar o numero delles e assy pera os prouerem nos lugares das Naos da Jndia Malaca e mina*³⁸².

A par desta matrícula de Bombardeiros portugueses, existia uma outra de Bombardeiros alemães, recrutados para as armadas sempre que assim fosse exigido. Ao contrário da navegação para as rotas marítimas portuguesas, nas questões de defesa, a Coroa abriu as portas ao recrutamento estrangeiro.

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*³⁸³ de 1626, redigido numa época de crise, em consequência dos danos provocados pelos corsários e da insuficiência de oficiais de navegação, retomou algumas medidas estruturais do primeiro regimento, de 1591, mas inovou com outras disposições. Os procedimentos em volta da matrícula geral dos oficiais mantinham-se, agora com a imposição do registo de uma espécie de folha de serviço, em que «no titulo de Cada pessoa se declarara quantos annos ha que fas o officio de mestre ou piloto, e pera que partes ou quantos annos ha que he marinheiro e pera onde nauegou, e se serue em nauios de alto bordo ou barcas pera se saber por isto a calidade de Cada hum»³⁸⁴.

O sistema de recrutamento sofre uma burocratização ao proceder-se a uma escolha cuidada, por parte do Provedor e oficiais dos Armazéns do Reino, para dar parecer no Conselho da Fazenda. O controlo do incumprimento das ordens de recrutamento, através da fuga ao sistema, contou com o estabelecimento de penalizações aos infratores;

*ey por bem que se proceda Contra os que nisto delinquirem executando se nelles a ordenação que dispoem, que percão o soldo com o quatro dobro, e que uão degradados per quatro annos pera africa; e percão todos os preuilegios que tiuerem, e assy os officios que tiuerem, e não entrem nos de honrras dos lugares em que uiuerem, e a pena do soldo em quatro dobro auera lugar nos que o tiuerem recebido somente*³⁸⁵.

³⁸² COSTA, 1989: 104.

³⁸³ COSTA, 1989: 108-122.

³⁸⁴ COSTA, 1989: 109.

³⁸⁵ COSTA, 1989: 110.

A formação dos oficiais de navegação seguiu, principalmente, as diretrizes do regimento de 1591 e o *Regimento do Cosmógrafo-mor* de 1592³⁸⁶. A época de crise instalada, que culminou na redação do regimento de 1626, impôs o estabelecimento da obrigatoriedade de um conhecimento empírico para todos os oficiais das carreiras. Em conclusão, além de se adquirir Pilotos mais qualificados, procurava-se que aqueles que ocupassem os cargos de Estrinqueiros, Guardiães e Contramestres soubessem tomar o sol e cartear, e que os Mestres fossem examinados da mesma forma que os Pilotos. Os Marinheiros que entravam para as armadas que fossem recrutados,

*faram obrigacao de leuar astrolábio carta, e os mais instrumentos de pilotagem; os quaes leuarão por regimento, tomarem todos os dias o sol e Cartear, e fazer seus roteiros depois de tomarem o sol; e irão ter com o piloto mostrando lhe o que tomarão e o ponto que leuão na Carta comunicando lhe Juntamente o que observarão aquele dia; e o dito piloto terá obrigacão de os ouvir e de os ensinar e instruir na arte dande lhe resão das cousas; (...), e destes marinheiros, se tirrão os mais idonios pera as estrincas*³⁸⁷.

A par deste conhecimento alargado de arte de navegação que se exigia a todos os oficiais, o regimento de 1626 veio impor uma formação também teórica, a adquirir na Aula de Matemática, lição assegurada pelo Cosmógrafo-mor do Reino, em Lisboa, a fim de melhorar a prática de marear. A elaboração de cartas de marear estava também dependente de uma certidão do Cosmógrafo-mor, que pressupunha prévia creditação e exame. A mesma preocupação de formar exerceu-se sobre os Bombardeiro, que estavam sujeitos a um exame no mar e em terra, na qual estaria presente o Provedor dos Armazéns do Reino e o Escrivão da matrícula geral.

O *Regimento do Cosmógrafo-mor* de 1592 tinha porém, já instituído a necessidade de formação dos homens do mar, bem como a exigência, de demonstrar experiência de navegação e a submissão a um exame prévio, envolvendo os quadros superiores dos homens do mar (Pilotos, Sotapilotos, Mestres, Contramestres e Guardiães). O Regimento começa por identificar as falhas na formação náutica, como a causa direta de muitas perdas navais.

*E porque as navegações e viagens que destes Reinos se fazem são muitas e diversas e pera tam diferentes parte como pera India Oriental todo Guine e pera o Brazil e outros portos e Ilhas dos Senhorios destes Reinos e sou enformado que pera segurança de tam longuas e importantes viagens he necessário ajudarse esta arte de navegação haver lição della pera a ouvirem de sua livre vontade os pilotos os sotapilotos, mestres, contra mestres, guardiães a cujo cargo estaa o governo das ditas viagens e navegação dellas e de cuja insufficiencia e falta de experiência procedem muitos dos desastrados sucessos deles mando que daqui em diante se lea hua lição de Mathematica pera os ditos officiaes ouvirem alguns cursos della, e também gente nobre pera se habilitar pera me poder melhor servir nas empresas e conquistas que se ouverem de fazer por mar*³⁸⁸.

³⁸⁶ SILVA, s. d.

³⁸⁷ COSTA, 1989: 115.

³⁸⁸ SILVA, s. d.: 362.

As lições de matemática, a serem ministradas pelo Cosmógrafo-mor com duração de uma hora, sendo do Verão das 8h às 9h da manhã e no Inverno das 9h às 10h sem interrupções, entre o dia de São Lucas e a véspera de São João, contemplavam com as seguintes matérias:

Insinarlhesha muito materialmente qual seja figura do Universo e como se faz o diurno movimento do primeiro mobil e do Sul e o da Lua e lhes dará as Regras Importantes pera o conhecimento das Luas e marés.

Declararselheha a fabrica e uso da carta de marear exercitando-os muito nella e assy no uso dos estrolabios insinando-lhes a tomar o Sol e como hamde usar do Regimento, e fazer certa a sua conta da declinação pera saberem ao meo dia a altura que tem.

Declararlhesha o uso da balestilha, e quadrante pera de noite tomarem a altura da estrela e como devem fazer sua conta e saberem a altura do Polo que tem pera com mais certeza fazerem suas operações.

Instuilosha no Nordestear e Noroestear das agulhas pera com facilidade saberem fazer esta observação em qualquer paragem que estiverem e advertillosa no uso do Relogio do Sol.

Avendo algun de boa habilidade e que se aventagem dos outros a estes taes lera todo o tratado de Sphera e o uso do estrolabio de laminas e de outros instrumentos necessários dando-lhes o modo como fação muitas observâncias necessárias a esta arte pera como mais sufficientes serem os outros preferidos, e a seu exemplo procurarem outros de se igualarem com elles³⁸⁹.

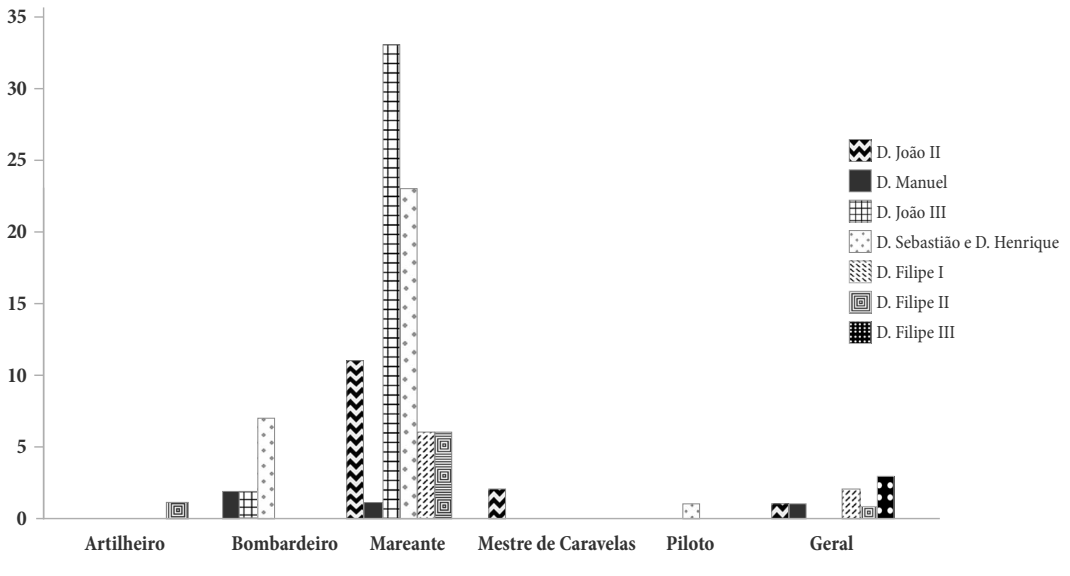
Para exercício pleno do seu officio, os officiaes de navegação estavam sujeitos, em primeiro lugar, à examinação e aprovação por um júri, composto pelo Provedor dos Armazéns, o Cosmógrafo-mor, o Piloto-mor e pelo Patrão-mor. O mesmo júri era composto por Mestres e Pilotos das Carreiras em exame, «aprovados dignos de fee», e obrigava a que os candidatos fizessem prova de terem efetuado viagens nas rotas a que se propunham a exame. Assim, o exame de Piloto para a Carreira da Índia presumia a realização de seis viagens (de ida e volta); o de Sotapiloto, cinco navegações; o do Mestre, quatro; o Contramestre, três viagens; e o officio de Guardião, duas navegações, «isto pera aquella parte em cuja carreira elle pretender ser official e examinado na navegação della e que em todas as ditas viagens serviu nas Naos e navios em que andou e noutros officios menos com sufficiencia em habilidade com que se averão por habilitados»³⁹⁰.

Os procedimentos de exame a que os officiaes se submetiam denuncia uma certa hierarquia ou importância de algumas carreiras face a outras, em que, a Carreira da Índia, assume lugar primário. Para o exame dos Pilotos e Sotapilotos da Carreira da Índia, a Mesa de Armazém encarregue da sua avaliação integraria, para além dos officiaes já apontados, seis Pilotos dos mais antigos da carreira e um Mestre de cartas de marear; ao passo que os Pilotos e Sotapilotos que navegassem para as Ilhas, Brasil e Guiné eram examinados por quatro Pilotos destas navegações.

³⁸⁹ SILVA, s. d.: 363.

³⁹⁰ SILVA, s. d.: 363.

Gráfico 26 – Distribuição das cartas de privilégio concedidas aos homens do mar por reinados



A falta de contingentes técnicos para as tripulações das armadas régias, já que as fugas a estes serviços eram realidades bem presentes, justifica a concessão de privilégios a este grupo. A Coroa, desta forma, procurava assegurar o recrutamento essencial às suas armadas. Esta não é, porém, prática nova. Desde o período medieval que se concedem esses privilégios. Aqueles concedidos entre 1481 e 1640 destinavam-se maioritariamente aos «mareantes», designação genérica para homens do mar. D. João II, D. João III e D. Sebastião e D. Henrique, concederam ou confirmaram, a estes oficiais, um número elevado de cartas de privilégio (ver gráfico 26).

Ao mapear 64 cartas de privilégio passíveis de ser georreferenciadas, verifica-se, no apêndice 9, uma distribuição surpreendente: enquanto no Norte parecem prevalecer as cartas de privilégio dadas a oficiais de construção naval (embora algumas tenham também sido atribuídas a Mareantes), estas últimas concentram-se no Sul, em espaços como Lagos, Portimão, Tavira e Faro, e no Centro, sobretudo Setúbal e Sesimbra. Vila do Conde, Azurara, Porto, Viana do Castelo foram espaços onde a concessão deste tipo de cartas a Mareantes foram parcas ou inexistentes, embora a bibliografia confirme a existência de comunidades muito significativas de homens do mar nestas paragens. Da análise do referido mapa compreende-se uma distinta distribuição dos privilégios dados a construtores navais, porventura porque a dependência de outros estaleiros, além dos de Lisboa era uma realidade e suscitava uma política ativa da Coroa. A escassez de cartas de privilégio aos Mareantes dos portos do Norte pode ter outro significado: tendo as primeiras sido atribuídas às comunidades do Sul, nomeadamente as algarvias, e sendo muitas das outras cartas de confirmação de privilégios, terá prevalecido, por inércia, essa tendência, sem que ela corresponda à realidade da existência dessas comunidades.

Não se pode descurar nesta análise uma outra possibilidade: a de existirem lacunas nos registos de chancelaria, destes diplomas, que porventura podem ser encontrados em arquivos locais. Esse confronto terá, porém, de momento, que ser deixado para uma próxima etapa de investigação. Os presentes dados centram-se na informação disponibilizada pelos arquivos centrais, em particular os livros de chancelaria.

Acresce que, em tempos em que a atividade de navegação atrai por si própria, como acontece nos reinados de D. Manuel, não se torna necessário atribuir privilégios. Estes tornam-se, de novo, necessários, quando essa atratividade decresce, como ocorre no período filipino. É neste contexto que se deverá compreender a elaboração dos Regimentos de 1591 e de 1626.

Os privilégios atribuídos a estes grupos são conhecidos. Para além da isenção de serviço militar e de prestação de encargos concelhios, entre os quais se situa a isenção de aposentadoria, contam-se outros de natureza social e de dignificação da carreira. Afirma Amélia Polónia:

o poder central parece ter investido na dignificação da carreira, e no reforço da bateria de privilégios de que já dispunham os profissionais ligados ao mar como meio para cativar maiores contingentes passíveis de integrarem armadas ao seu serviço. Uma dessas medidas passa pela deliberação de Filipe III, de 20 de Agosto de 1625, a qual, em resposta a uma consulta da Mesa do Desembargo do Paço, determina que se não considerassem mecânicos os filhos de pilotos, mestres e oficiais de marinha, o que equivale a destacar este grupo dos restantes ofícios mecânicos do reino, promovendo o seu estatuto e tornando socialmente mais apelativa a inserção nesses segmentos profissionais. Deliberação similar, ainda que de abrangência mais limitada, é, por exemplo, a contida num alvará de 26 de Julho de 1608, na qual se isentam pilotos, mestres e marinheiros que fossem integrar armadas da carreira da Índia, de responderem em processos judiciais até ao seu retorno, o que equivale, na prática, a uma imunidade judicial temporária³⁹¹.

Nesta mesma linha, o Regimento de 1591 concedia aos oficiais de navegação um Juíz conservador que, além de guardar os seus privilégios, tomaria conhecimento dos casos em que eram culpados, crimes e cíveis, para a sua resolução. O Regimento de 1626 completa esta disposição ao consentir aos Bombardeiros o não registo nas companhias do terço e a possibilidade de trazerem sedas do Oriente. A todos os oficiais de navegação eras-lhe permitido «que lhes não possão tomar camas, cazas, e as mais cousas de aposentadoria nem alojar soldados em suas cazas, nem serem obrigados a hir com presos e mais encargos do Conselho»³⁹².

A atribuição de cartas de privilégio acompanhou as conjunturas da época e as carências régias em termos de tripulações. Os reinados de D. João II e de D. João III evidenciam-se entre os demais pela concessão destes privilégios. O período de D. João II foi uma fase de expansão das descobertas e sua consolidação, o que implicava atração de homens que alimentassem estas pretensões. No reinado de D. João III, teria sido, porventura, uma ação legislativa por norma mais abundante e interventiva

³⁹¹ POLÓNIA, 2007a: vol. I, 417.

³⁹² COSTA, 1989: 121.

que justifica essa prevalência, que pode, porém, ser também explicada pelo facto de, no seu reinado, se começarem a fazer sentir os conflitos que tendem a desafiar a presença incontestada dos portugueses nos mares.

Veja-se, no apêndice 10, a evolução destas tendências. A inexistência de deliberações neste sentido no reinado de D. Manuel permite esta leitura, *ad contrario*.

Uma constatação nos parece adquirida: o sistema de controlo e incentivos desenvolvido na diacronia em torno dos homens do mar foi decisivo no que respeita à sua atratividade e disponibilidades. O aparelho central dependia destes efetivos e do seu saber para dar sustentabilidade às rotas comerciais, e para a defesa naval. Para tal, havia que empreender uma intervenção que garantisse esses contingentes, não só por meio de uma matrícula geral, como também por meio de recrutamentos – induzidos ou forçados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação levada a cabo foi orientada para a busca de respostas às seguintes questões:

Existiram políticas régias claras e refletidas sobre os vários setores envolvidos pela logística naval?

Como reagiu a Coroa Portuguesa aos desafios e exigências impostas pela expansão marítima e comercial no decurso dos séculos XV a XVII?

Quais as linhas de evolução dessas políticas em função desses desafios e contextos?

Quais os níveis de coordenação e controlo das atividades navais pela Coroa e qual o espaço deixado à iniciativa individual?

A produção legislativa dos monarcas portugueses entre 1481 e 1640 aqui analisada, com base nos fundos dos arquivos centrais e em diplomas publicados em coleções de legislação ou em obras avulsas, aponta para algumas linhas de força que brevemente passamos a enunciar:

Em primeiro lugar, a produção normativa, ou a simples intervenção régia em matérias de logística naval, tal como foi definida no início, parece ter sido, em grande medida, reativa, isto é, consubstancia uma reação/ adaptação a mutações e desafios conjunturais.

A prévia constatação conduz-nos a uma outra: ao contrário de um planeamento e de uma concretização de medidas em continuidade, através de uma política coerente e concertada, o que parece persistir é uma descontinuidade na intervenção régia e uma aparente falta de planeamento.

Nenhuma das prévias constatações inibe uma terceira: a Coroa Portuguesa não foi passiva em todos estes contextos e existe uma atitude pró-ativa, porventura capaz de explicar grande parte daqueles que foram os sucessos da empresa expansionista. Esta sua atitude terá funcionado em tempos de expansão, mas não terá sido capaz de inverter tendências regressivas no que toca ao domínio dos mares. Referimo-nos a políticas de promoção e incentivo, quer à construção naval, através de incentivos, isenções e privilégios, quer à captação de contingentes para a carreira náutica. Isso exprime também a consciência que a Coroa tinha da sua dependência da iniciativa dos particulares, a quem precisava captar.

Parece ser indesmentível a criação de um aparelho administrativo e de um corpo de funcionários, em mar e em terra, que dependiam diretamente do provimento e do financiamento régio, que se complexifica ao longo dos reinados em análise. A manutenção, a nível estrutural e financeiro, dessa estrutura, era custosa para a Coroa.

Existem circunstâncias em que se torna difícil averiguar se essa complexificação, e os maiores investimentos legislativos, se devem a pressões conjunturais (os ataques ao Império por parte de agentes políticos rivais), como ocorre no reinado de D. João III, D. Filipe II e III, ou se a uma distinta atitude política que passa por uma conceção de um «Estado» mais regulador e interventivo. Isto aplica-se em particular a D. João III, apontado por alguns como o monarca português que de facto inicia a construção de um estado moderno em Portugal³⁹³ ou aquele que concebe, pela primeira vez, um projeto colonial³⁹⁴.

³⁹³ CRUZ, 1992.

³⁹⁴ THOMAZ, 1994: 149-167.

Idêntica discussão poderia ser levada a cabo em relação à administração da logística naval sob os Filipes. À luz da documentação produzida à época e reveladora de uma reforma naval em curso, podemos apontar alguns pontos que nos parecem pertinentes.

Parece evidente a existência de uma tentativa de uniformização da indústria naval por meio de atos normativos reguladores (as Ordenanças) e ainda por meio da adaptação das infraestruturas navais portuguesas às necessidades conjunturais castelhanas (não podemos esquecer que as embarcações portuguesas foram alvo de transformações de forma a poderem servir militarmente nos confrontos existentes).

Parece ter existido um ativo intercâmbio e um reconhecimento prático de Portugal como potência detentora de bons conhecimentos navais, em termos de construção naval e prova disso é a inclusão de especialistas destas matérias nas reuniões de discussão das quais resultaram as Ordenanças, e daí uma possível influência dos padrões construtivos portugueses.

Num outro enfoque, o período de dominação castelhana aparenta ter sido nefasto para a Coroa Portuguesa ao sujeitar os seus interesses ao Império Espanhol, e submetendo o Império Português aos atacantes da coroa castelhana. A falta de contingentes navais para o trato da Carreira da Índia e a necessidade de recorrer a compras/ empréstimos externos poderá ser entendida neste contexto. Não podemos, porém, alegar, como aponta Salgado, que existe uma dedicação quase exclusiva da Ribeira das Naus para a construção naval para a Coroa Espanhola e que esse facto e as significativas perdas da Carreira da Índia estejam na origem do declínio da frota naval portuguesa³⁹⁵. Não podemos esquecer que a frota naval portuguesa tinha uma forte componente de propriedade privada e que as rotas de navegação ultramarina excediam em muito a realidade da Carreira da Índia.

As considerações finais aqui apresentadas não esgotam explorações adicionais sobre esta matéria. Por opção metodológica e por consciência da necessidade de um trabalho transversal de levantamento sistemático de medidas e diplomas régios sobre logística naval, assumimos levar a cabo a investigação de que aqui se dá prova com a consciência de que esta é, de facto, apenas a ponta de um *iceberg*.

Analisar em profundidade particular cada vetor da logística naval, analisar em particular cada reinado, analisar ambos numa dimensão comparativa com outras potenciais coloniais e marítimas (Espanha, França, Holanda, Inglaterra) são áreas que ficam por explorar e que requerem a multiplicação de projectos de investigação complementares.

Um alargamento temporal, para o século XVII, considerando a ação de novas instituições políticas, como é o caso do Conselho Ultramarino, e a pesquisa mais fina dos fundos documentais até agora batidos, abrem outras tantas possibilidades de pesquisa.

Em conclusão, o ponto de chegada desta análise das políticas régias sobre a logística naval da expansão marítima portuguesa entre 1481 e 1640 não é senão um ponto de partida para outros percursos de investigação, ainda por determinar.

³⁹⁵ SALGADO, 2009: 48.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

Arquivo Geral das Índias

Indiferente General, 2595.

Arquivo Histórico Municipal do Porto

Livro 2321.

Arquivo Nacional Torre do Tombo

Além Douro, L. 1 a 6.

Chancelaria de D. João II, L. 1 a 26.

Chancelaria de D. Manuel, L. 40 e 16.

Chancelaria de D. João III, L. 1 a 73.

Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique; L. 1 a 46.

Chancelaria de Filipe I, L. 1 a 32.

Chancelaria de Filipe II, L. 1 a 43.

Chancelaria de Filipe III, L. 4 a 40.

Chancelaria régia, Núcleo Antigo, n.º 20.

Corpo Cronológico, Parte I, maço 3 a 118.

Corpo Cronológico, Parte II, maço 10 a 169.

Estremadura, L. 1.

Feitoria Portuguesa de Antuérpia, L. 1 e 4.

Guadiana, L. 5.

Leis, L. 2.

Livro de Extras.

Miscelânea Manuscrita do Convento da Graça.

Místico, L. 4.

Biblioteca da Ajuda

49-III-48.

49-X-1.

51-II-18.

51-VI-3.

51-V-17.

51-V-71.

51-VI-19.

51-VI-23.

51-VII-11.

51-VII-31.

51-VIII-4.

51-VIII-5.

51-VIII-6.

51-VIII-7.

51-VIII-9.

51-VIII-11.

51-IX-2.

51-IX-20.

51-X-1.

51-X-2.

Cartas d'el-rei D. Filipe II para o bispo D. Pedro de Castilho, 1581-1614.

Chancelaria Filipina: Livro das cartas de S. Magestade D. Filipe III recebidas nestes anos de 1628 e 629, Negocios de serviço de S. Magestade e bem de Justiça.

Copiador de cartas d'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho vice-rei de Portugal e inquisidor-geral, 1606.

Copias das cartas D' El Rei para varios vice-reis de Portugal e outras pessoa.

Governo de Portugal, 1631 e Governo de Portugal, 1632.

Governo do visconde de Vila Nova de Cerveira: Obras Politicas.

Livro do Governo politico do Visconde de Villa Nova da Cerveira, Cartas Patentes e Alvarás Reais.

Livro do registo das cartas de S. Mag. De Filipe II que começou no ano de 1611 a 1614.

Miscelânea de notícias para a história civil, da marinha e exército de Portugal, 1511-1638.

Ms. Av. 54-X-19.

Papeis vários sobre materiais diferentes, sécs. XV-XVII.

Regimentos, Instruções e Resoluções pertencentes à Índia, sécs. XVI-XVII.

Museu Nacional de Madrid

GARROTE, F. (1691), *Recopilación para la Nueva Fábrica de Baxeles Españoles*. Manuscrito, I.

Biblioteca Nacional de Portugal

Lei que proibe cortar sobreiros. Disponível em: <http://purl.pt/1522>.

Biblioteca Naval de Madrid

Colección Fernandez de Navarrete, tomo 23, doc 47.

Fontes publicadas:

Assembleia da República: (Disponível em: <http://legislacaoregia.parlamento.pt/Pesquisa/Default.aspx?ts=1>)

Legislação Régia, Livro 1603-1612.

Legislação Régia, Livro 1613-1619.

Legislação Régia, Livro 1620-1627.

Legislação Régia, Livro 1627-1633.

As Gavetas da Torre do Tombo, Vol. IV (Gav. XV, Maços 1-15) (1964). Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.

BALLONG-WEN-MEWUDA, J. Batoora (1993) – *São Jorge da Mina, 1482-1637. Le vie d'un comptoir portuguais en Afrique Occidentale*. Lisboa-Paris: Fundação Calouste de Gulbenkian, tomo II, p. 600-607.

Colectânea de documentos históricos (1959). Aveiro: Edição da Câmara Municipal, vol. 1.

CORREA, Francisco (1816) – *Leys e Provisões que El Rey Dom Sebastião Nosso Senhor fez depois que começou a governar*. Coimbra: Real Imprensa da Universidade.

COSTA, Leonor Freire (1989) – *Os Regimentos sobre a matricula dos oficiais da navegação da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626*. «Revista de História Económica», n.º 25, p. 89-125.

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

FERREIRA, J. A. Pinto (1967) – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no séc. de Quinhentos*. «Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto», vol. 30, p. 335-360.

Ius Lusitaniae:

Codigo Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal, Livro V. Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=88&id_obra=65.

- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa – 1603-1612*. Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=94&id_obra=63.
- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa – 1613-1619*. Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=95&id_obra=63.
- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa – 1620-1627*. Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=96&id_obra=63.
- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa – 1627-1633*. Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=97&id_obra=63.
- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa – 1634-1640*. Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=98&id_obra=63.
- Ordenações do Senhor Rey D. Manuel, L. V.* Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=93&id_obra=72.
- Resumo Chronologico das Leis mais Uteis no Foro e Uso da Vida Civil*, tomo II. Disponível em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=130&id_obra=81.
- Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, tomo III. Disponível em: http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=113&id_obra=74.
- Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes*, tomo VI. Disponível em: http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=116&id_obra=74.
- LUZ, Francisco Mendes da (1992) – *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.
- LIÃO, Duarte Nunes do (1987) – *Leis extravagantes e relatório das ordenações*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- MATOS, Artur Teodoro de (1990) – *A Armada das ilhas e a armada da costa no século XVI (Novos elementos para o seu estudo)*. Lisboa: Academia de Marinha.
- MATOS, Artur Teodoro de (1987) – *O Regimento do Provedor das Armadas nos Açores (1575)*. In DOMINGUES, Francisco Contente;
- BARRETO, Luís Filipe, org. – *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus*. Lisboa: Editorial Presença, p. 39-50.
- PERES, Damião (1847) – *Regimento das Cazas das Indias e Mina*. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- MARQUES, João Martins da Silva (1988) – *Descobrimientos Portugueses: Documentos para a sua História*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 5 vols.
- NEVES, C. M. L. Baeta, dir. (1980-1993) – *História Florestal, Aquícola e Cinegética. Colectânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo*. Lisboa: Ministério da Agricultura, Comércio e Pescas; Direcção-Geral das Florestas, 5 vols.
- SILVA, Francisco Ribeiro, coord. (s. d.) – *Filipe II de Espanha, rei de Portugal (Colectânea de documentos filipinos guardados em Arquivos Portugueses)*. Zamora: Fundacion Rei Afonso Henriques, tomo II.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Ruy (1963) – *Alvará*. In GRIS, Jean Marie, dir. – *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*. Lisboa: Editorial Verbo, vol. 1, p. 1538-1539.
- ANDRADE, António Alberto Banha de (1972) – *Mundos novos do Mundo. Panorama da difusão pela Europa de notícias dos Descobrimentos geográficos portugueses*. Lisboa: [s.e.], 2 vols.
- APESTEGUI, C. (s.d.) – *Arquitectura y construcción naves en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVII. Una nueva sistematización*. In *Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*, p. 163-212.
- BALLONG-WEN-MEWUDA, J. Batoora (1993) – *São Jorge da Mina, 1482-1637. Le vie d'un comptoir portugais en Afrique Occidentale*. Lisboa-Paris: Fundação Calouste de Gulbenkian, 2 vols.
- BAÑOS-GARCIA, Antonio Villacorta (2008) – *D. Sebastião. Rei de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros.
- BARATA, João da Gama Pimentel (1986) – *Os navios*. In *Estudos de Arqueologia Naval*. [s.l.]: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, vol. 1, p. 203-302.
- BARATA, José Alberto Leitão (2000) – *A Rota da Mina*. In *D. João II – o mar e o universalismo Lusíada. Actas do III Simpósio de História Marítima*. Lisboa: Academia da Marinha, p. 199-212.
- BARROS, Amândio (1991) – *A Confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado.
- ____ (1997) – *Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)*. «Revista da Faculdade de Letras: História», II série, vol. 14, p. 167-230. Disponível em <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2080.pdf>>. [Consulta realizada em 31/ 10/ 2014].
- ____ (2004a) – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2 vols. Tese de Doutoramento.
- ____ (2004b) – *Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes do mar nos séculos XV e XVI*. In SILVA, Francisco Ribeiro, et al. – *Estudos em homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*. Disponível em <http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/73FLM6ITQT39Q8XFU5P9269UMEI9KG.pdf>. [Consulta realizada em 31/ 10/ 2012].
- ____ (2005) – *O grande comércio dos pequenos actores: portuenses e barcos bascos na construção do sistema atlântico*. «Revista Internacional de los estudios vascos – Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria». Donostia: Sociedad de Estudios Vascos, Eusko Ikaskuntza, vol. 50, n.º 2, p. 335-369.
- ____ (2006) – *Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama*. In *Estudos em homenagem ao Professor Doutor José Marques*. Porto: Universidade do Porto; Faculdade de Letras, vol. 1, p. 131-141.
- ____ (2009) – *Algumas questões a propósito das armadas de protecção dos mares, a partir do percurso militar de Fernão de Magalhães Caldeira (segunda metade do século XVI)*. In *O Poder do Estado no Mar e a História. XI Simpósio de História Marítima*. Lisboa: Academia da Marinha, p. 341-378.
- BELLEÇ, François (1993) – *Naus, caravelas e galeões. Na iconografia das Descobertas*. Lisboa: Quetzal Editores.
- BETHENCOURT, Francisco & CHAUDHURI, Kirti, dir. (1998) – *História da Expansão Portuguesa*. [s.l.]: Temas e Debates, 5 vols.
- BLUTEAU, Rafael (1712-1727) – *Vocabulario Portuguez, e Latino*. 10 vols.
- ____ (1716) – Mercê. In *Vocabulario Portuguez, e Latino*. Lisboa: Oficina de Pascoal de Sylva, vol. 5, p. 430-432.
- ____ (1720) – Privilegio. In *Vocabulario Portuguez, e Latino*. Lisboa: Oficina de Pascoal de Sylva, vol. 6, p. 751-752.
- BOUZA, Fernando (2013) – *D. Filipe I*. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- BOXER, Charles R. (2012) – *O Império Marítimo Português (1415-1825)*. [s.l.]: Edições 70, p. 205-226.
- BRAUDEL, Fernand (1983-1984) – *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*. Lisboa: D. Quixote, 2 vols.

- BRUJIN, Jaap (1993) – *The Dutch navy of the seventeenth and eighteenth centuries*. Columbia, S.C.: University of South Carolina Press.
- BRUJIN, Jaap & GAASTRA, Femme S. (1993) – *Ships, Sailors and Spices. East India Companies and their Shipping in the 16th, 17th and 18th Centuries*. Amesterdão: NEHA.
- BUESCU, Ana Isabel (2008) – *D. João III*. Mem Martins: Temas e Debates.
- BURNET, Ian (2013) – *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*. [s. l.]: Rosenberg Publishing.
- BUESCU, Ana Isabel (2008) – *D. João III*. Mem Martins: Temas e Debates.
- CAETANO, Carlos (2004) – A cidade de Lisboa e a Expansão Portuguesa. In *A Ribeira de Lisboa. Na época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Pandora, p. 97-128.
- COSTA, Leonor Freire (2009) – *State monopoly or corporate business: warfare in Early Modern Europe*. «The Journal of European Economic History», n.º 2, p. 219-261.
- ____ (2012) – *Hierarquias Regionais e Fiscalidade, O Algarve na zona sul do reino, 1527-1680*. In GARRIDO, Álvaro & COSTA, Leonor Freire & DUARTE, Luís Miguel, coord. – *Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães*. Coimbra: Almedina, p. 35-48.
- COSTA, Leonor Freire Costa & REIS, Jaime & PALMA, Nuno (2015) – *The great escape? The contribution of the empire to Portugal's economic growth, 1500-1800*. «European Review of Economic History», vol. 19, n.º 1, p. 1-22.
- COSTA, João Paulo Oliveira e (2000) – *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 da Marinha, p. 39-61.
- ____ (2003) – *Os Capitães-mores das Armadas da Índia no reinado de D. João III*. In *A Carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima*. Lisboa: Academia da Marinha.
- ____ (2005) – *D. Manuel I*. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- COSTA, Leonor Freire (1997) – *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica.
- ____ (2002) – *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2 vols.
- CRUZ, Maria Augusta Lima (2012) – *D. Sebastião*. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- CRUZ, Maria Barata de Azevedo (1992) – *As regências na menoridade de D. Sebastião. Elementos para uma história estrutural*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2 vols.
- DEVY-VARETA, Nicole (1986) – *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, p. 5-37. Disponível em <http://aleph20.letras.up.pt/F/A4E6V64CD4SQ2GXPCN2RMCT75E2C1CMAEKUID7GBQX1S-8FIENL09576?func=service&doc_library=FLP01&doc_number=000189078&line_number=0002&func_code=WEB-FULL &service_type=MEDIA>. [Consulta realizada em 31/ 10/ 2014].
- DOMINGUES, Francisco Contente (1998) – *Os Homens*. In *A Carreira da Índia. The India Run*. Lisboa: Clube do Coleccionador dos Correios, p. 57-69.
- ____ (2004) – *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.
- ____ (2008) – *Navios e viagens. A experiência portuguesa nos séculos XV a XVIII*. Lisboa: Tribuna da História.
- ____ (s.d) – *Os navios portugueses dos séculos XV e XVI*. [s.l.]: Câmara Municipal de Vila do Conde; Museu de Vila do Conde.
- DUFFY, Michael (1998) – *Parameters of British Naval Power*. UK: University of Exeter Press.
- DURO, C. F. (1880) – *Disquisiciones Nauticas*. Madrid: Imprenta, Esterotipia y Galvanopastia de Aribau y C.ª, vol. 5.
- FERNANDES, Manuel (1989) – *Livro de Traças de Carpintaria*. Edição facsmile. Lisboa: Academia da Marinha.
- FERREIRA, Ana Maria Pereira (1985) – *O essencial sobre o corso e a pirataria*. [s.l.]: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- ____ (1995) – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Redondo: Patrimonia Historica.

- FONSECA, Henrique Alexandre da (1992) – *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.
- FONSECA, Luís Adão (2005) – *D. João II*. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- FONSECA, Luís José Falcão (2012) – *A guerra e navegação a remos no mar oceano. As galés na política naval hispânica (1550-1604)*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Tese de Doutoramento.
- FUSARO, Maria (2015) – *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean*. UK: Cambridge University Press.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1992) – *La Carrera de Indias. Suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla: Algaída.
- GARRALON, Marta Garcia (2008) – *La universidad de mareantes de Sevilla (1569-1793)*. [s.l.]: Dip. Prov. de Sevilla.
- GODINHO, Vitorino Magalhães (1968-1971) – *Ensaio*. Lisboa: Sá da Costa, 4 vols.
- _____ (1981-1991) – *Os descobrimentos e a economia mundial*. Lisboa: Editorial Presença, 4 vols.
- _____ (1990) – *Inovação e permanências nos séculos XV e XVI entre mito e utopia*. In *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar (séculos XIII-XVIII)*. Lisboa: Difel, p. 57-152.
- _____ (1990) – *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar: séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel.
- _____ (2008) – *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- GRIS, Jean Marie, dir. (1984-1995) – *Enciclopédia Luso-Brasileira da Cultura*. 23 vols.
- GUINOTE, Paulo & FRUTUOSO, Eduardo & LOPES, António (1998) – *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.
- HESPANHA, António Manuel (1989) – *O governo dos Áustrias e a «modernização» da constituição política portuguesa*. «Penélope. Fazer e desfazer História», n.º 2, p. 52-53. Disponível em <http://www.penelope.ics.ul.pt/indices/penelope_02/02_06_AHespanha.pdf>. [Consulta realizada em 13/ 02/ 2014].
- _____ (2003) – *Cultura jurídica europeia. Síntese de um milénio*. Mem Martins: Publicações Europa-América.
- LANGHAN, Franz-Paul (1943) – *As corporações dos ofícios mecânicos. Subsídios para a sua história*. Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, vol. 1, p. XII-XXII.
- LAVANHA, João Baptista (1965) – Livro Primeiro da Architectura Naval. In BARATA, João da Gama Pimentel – «O Livro Primeiro de Architectura Naval' de João Baptista Lavanha. Estudo e transcrição do mais notável manuscrito de construção naval portuguesa do século XVI e princípio do XVII». *Ethnos*. vol. IV, p. 221-298.
- LAVERY, Brian (2009) – *Empire of the Seas*. [s. l.]: Conway Publishing.
- LEITE, A. (1973) – *Privilégio*. In GRIS, Jean Marie dir. – *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*. Lisboa: Editorial Verbo, vol. 15, p. 1122.
- LOBATO, Manuel (1998) – *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], p. 343-376.
- LUZ, Francisco Mendes da (1992) – Introdução. In *Regimento da Casa da Índia*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Ministério da Educação, p. 25-42.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero & SUBTIL, José Manuel (1997) – *As Estruturas Políticas de Unificação*. In MAGALHÃES, Joaquim Romero, coord. – *No Alvorecer da Modernidade*. In MATTOSO, José, dir. – *História de Portugal*. [s.l.]: Editorial Estampa, vol. 3, p. 83-88.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero (1997) – *D. Sebastião*. In MAGALHÃES, Joaquim Romero, coord. – *No Alvorecer da Modernidade*. In MATTOSO, José, dir. – *História de Portugal*. [s.l.]: Editorial Estampa, vol. 3, p. 457-458.
- MARCOS, Jesús Varela (1988) – *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». Coimbra, vol. XXXIV, p. 121-136. Separata.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro (1988) – *Guia de História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa. Estudos*. Lisboa: BN.
- _____ (1991) – *A Historiografia dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa*. Coimbra: Minerva.

- MATOS, Artur Teodoro de (1990) – *A Armada das ilhas e a armada da costa no século XVI (Novos elementos para o seu estudo)*. Lisboa: Academia de Marinha.
- ____ (1994) – *Na Rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*. [s.l.]: Instituto Cultural de Macau.
- ____ (2003) – *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 da Marinha, p. 13-21.
- ____ (2012) – *Uma Confraria dos mareantes da Carreira da Índia na Lisboa Quinhentista*. In *Diafanias do Mundo: Homenagem a Mário Ferreira Lage*. Lisboa: Universidade Católica Editora, p. 1-66. Separata.
- MATOS, Artur Teodoro de & THOMAZ, Luis Filipe Reis, dir. (1998) – *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*. Angra: [s.e]
- MATOS, Rita Cortez de (1999) – *O Cosmógrafo-mor: o ensino náutico em Portugal nos séculos XVI e XVII*. «Oceanos. (Navios e navegações. Portugal e o mar)», n.º 38. p. 55-64.
- MATTOSO, José, dir. (1993) – *História de Portugal*. [s.l.]: Editorial Estampa, vol. III.
- MAURO, Frederic (1989) – *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Estampa, 2 vols.
- MENDONÇA, B. (2008) – *Standardization of Spanish Shipbuilding: Ordenanzas para la Fabrica de Navios de Guerra y Mercante – 1607, 1613, 1618*. Texas: Texas A&M University. Dissertação de Mestrado.
- MENEZES, Avelino de Freitas de (1998) – *Angra na rota da Índia: funções, cobiças e tempos*. 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], p. 721-740.
- MIRANDA, Jorge (1974) – *Regimento*. In GRIS, Jean Marie, dir. – *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*. Lisboa: Editorial Verbo, vol. 16, p. 80-81.
- MOREIRA, Manuel Fernandes (1995) – *Os Mareantes de Viana e a construção da Atlantidade*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo.
- MURTEIRA, André Alexandre Martins (2006) – *A Carreira da Índia e o curso neerlandês (1595-1625)*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Dissertação de Mestrado.
- OLIVAL, Fernanda (2012) – *D. Filipe II*. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- OLIVEIRA, António (2012) – *D. Filipe III*. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- OLIVEIRA, Aurélio (2006) – *História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa*. Lisboa: Universidade Aberta.
- OLIVEIRA, Fernando (1898) – *Liuro da fabrica das nãos*. 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, p. 149-221.
- OLIVEIRA, Liliana (2013) – *A representatividade dos homens do mar no Porto do século XVIII*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Trabalho policopiado.
- PARTHESIUS, Robert (2010) – *Dutch Ships in Tropical Waters: The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660*. Amesterdão: Amsterdam University Press.
- POLÓNIA, Amélia (1995) – *Mestre e pilotos das carreiras marítimas (1596-1648). Subsídios para o seu estudo*. «Revista da Faculdade de Letras: História», II série, vol. 12, p. 271-354.
- ____ (2000) – *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos*. «Revista da Faculdade de Letras: História», III série, vol. 1, p. 29-52. Disponível em <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2333.pdf>>. [Consulta realizada em 27/ 10/ 2014].
- ____ (2001) – *Técnicos de navegação portugueses, desempenhos e perfil socioprofissional na era quinhentista*. In ÁLVAREZ LIRES, Mari et al. – *Estudios de Historia das Ciencias e das Tecnicas*. Pontevedra: Artes Gráficas Vicus, S.A.L, tomo I, p. 245-255.
- ____ (2005) – *D. Henrique*. Mem Martins: Círculo de Leitores.
- ____ (2007a) – *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2 vols.

- _____ (2007b) – *Os náuticos da expansão portuguesa. Perfis de actuação económica, estratégias de investimento e funções sociais. Um estudo micro-analítico*. In MENEZES, Avelino de Freitas de & COSTA, João Paulo Oliveira e, coord. – *O Reino, as Ilhas e o mar Oceano: Estudos em homenagem a Artur Teodoro de Matos*. Lisboa; Ponta Delgada: Universidade dos Açores; Centro de História de Além-Mar. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, vol. I, p. 377-400.
- _____ (2010) – *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>>.
- _____ (2012) – *Indivíduos e redes auto-organizadas na construção do império ultramarino português*. In GARRIDO, Álvaro & COSTA, Leonor Freire & DUARTE, Luís Miguel, coord. – *Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães*. Coimbra: Almedina, p. 349-372.
- _____ (2015) – Portuguese seafarers. Informal agents of empire building. In FUSARO, Maria & ALLAIRE, Bernard & BLAKEMORE, Richard & VANNESTE, Tjil: *Law, Labour, and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*. New York: Palgrave Macmillan, p. 215-235.
- POLÓNIA, Amélia & PINTO, Sara (2016) – *Harbour construction policies and funding agency in Early Modern Portugal (1400-1800). The relationship between central and local government*. In POLÓNIA, Amélia & RIVERA MEDINA, Ana-Maria, eds. – *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX Políticas y estructuras portuarias*. [s.l.]: Casa de Velázquez.
- RODRIGUES, Jorge Nascimento & DEVEZAS, Tessaleno (2007) – *Portugal: o pioneiro da globalização*. Lisboa: Centro Atlântico.
- SALGADO, A. (2009) – *Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Tese de Doutoramento.
- SANTOS, N. Valdez dos (1999) – *Artilharia e Artilheiros do mar*. «Oceanos. (Navios e navegações. Portugal e o mar)». Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, n.º 38, p. 130-147.
- _____ (2000) – *D. João II e a defesa marítima de Portugal*. In *D. João II – o mar e o universalismo Lusíada. Actas do III Simpósio de História Marítima*. Lisboa: Academia da Marinha, p. 101-110.
- SENIOR, Wiliam (1952) – *The History of maritime law*. «The Mariner's Mirror», vol. 38, n.º 4, p. 260-275.
- SERRÃO, Joel, dir. (1963-1971) – *Dicionário de História de Portugal*, 9 vols.
- SILVA, António de Morais (1949-1959) – *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, 12 vols.
- _____ (1955) – *Provisão*. In *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*. Lisboa: Editorial Confluência, vol. 8, p. 817-818.
- SOTTOMAYOR, Pedro (1994a) – *Índia, Casa da*. In ALBUQUERQUE, Luís de – *Dicionário de história dos descobrimientos portugueses*. [s.l.]: Círculo de Leitores, vol. I, p. 517-520.
- _____ (1994b) – *Mina, Casa da*. In ALBUQUERQUE, Luís de – *Dicionário de história dos descobrimientos portugueses*. [s.l.]: Círculo de Leitores, vol. II, p. 737-738.
- TEIXEIRA, Helena Regina Lopes (2010) – *Dinâmicas socio-económicas na urbanização do Porto no final da Idade Média*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Tese de Mestrado.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. (1994) – *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel.
- TORRES, Ruy d'Abreu (1971) – *Privilégio*. In SERRÃO, Joel – *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa: Iniciativas Editoriais, vol. III, p. 489.

APÊNDICES

Apêndice 1

Índice do *Regimento das Casas das Índias e Mina*

Regimento do Feitor de ambas as Casas da Guiné e da Índia	4
Cap. 1 – Que o Feitor amostrará e requererá aos oficiais que sirvam seus ofícios segundo lhe é mandado por seus Regimentos e não no fazendo em contrário.	4
Cap. 2 – Das horas a que hão-de vir às casas o dito Feitor, Tesoureiro e Escrivães e todos outros oficiais e quantos nelas hão-de estar nos negócios de seus ofícios.	5
Cap. 3 – De como o dito Feitor fará assentamento de ano e meio anos e meio os fornecimentos dos tratos para no-lo enviar.	6
Cap. 4 – Que o Feitor preveja sempre as cartas das mercadorias que vem das feitorias.	7
Cap. 5 – Do provimento que terá acerca das mercadorias que compre para o trato.	7
Cap. 6 – Do modo que se terá na entrega das mercadorias que vierem às Casas e que houverem de receber os Tesoueiros.	8
Cap. 7 – Da maneira que se terá quando falecerem algumas mercadorias aos mestres e pessoas que as trouxerem de fora.	9
Cap. 8 – Dos navios que são ordenados em cada hum ano irem a São Jorge e sobre os que cumprir de irem a outras partes.	10
Cap. 9 – Da maneira em que o Feitor, Tesoureiro e Escrivães escreverão ao Feitor de São Jorge acerca da mercadoria que lhe enviarem.	11
Cap. 10 – Da maneira que se terá na guarda das caravelas dos ditos tratos desde o tempo que se começarem daparelhar assim para a Mina como para outras partes até partirem.	12
Cap. 11 – Da pena que haverão os guardas no dia que não derem as chaves ao Feitor.	15
Cap. 12 – Do aviso que o Feitor fará ao Capitão da cidade de São Jorge acerca da busca dos navios.	15
Cap. 13 – Dos mantimentos, roupas e vertidos que levarão Escrivães, Pilotos e companhia das caravelas que forem a São Jorge.	15
Cap. 14 – Do que levará o Capitão, Feitor e oficiais da dita cidade de São Jorge quando forem para lá haverem de estar.	18
Cap. 15 – Dos vestidos que ordenamos que possa levar o Capitão da dita cidade quando a ela o enviarmos.	19
Cap. 16 – Das armas que são obrigados ter os moradores da dita cidade.	20
Cap. 17 – Da maneira que o ouro das partes virá para arrecadações metido no cofre.	21
Cap. 18 – Da maneira que se terá na busca das caravelas que vierem da Mina.	23

Cap. 19 – De como o Feitor requererá aos tempos devidos o mantimento que for necessário para as fortalezas da Guiné.	24
Cap. 20 – Do Armazém, artilharia e armas que hão-de estar em São Jorge.	25
Cap. 21 – Da maneira que terá em armar e fornecer os outros tratos e resgates de Guiné quando não forem arrendados.	25
Cap. 22 – Da maneira que se terá com alguns resgates quando não forem arrendados.	26
Cap. 23 – Da maneira que se terá com os escravos que vêm da Guiné.	28
Cap. 24 – Das contas que darão os Feitores de fora e a que tempos.	29
Cap. 25 – Que os tratadores dos rios fação saber ao Feitor a chegada de seus navios quando vierem dos resgates.	30
Cap. 26 – Da maneira qua se terá com a descarga das naus quando vierem da India.	31
Cap. 27 – Naus da India.	32
Cap. 28 – Naus da India.	32
Cap. 29 – Naus da India.	33
Cap. 30 – Naus da India.	33
Cap. 31 – Naus da India.	34
Cap. 32 – Naus da India.	35
Cap. 33 – Naus da India.	35
Cap. 34 – Naus da India.	36
Cap. 35 – Naus da India.	36
Cap. 36 – Naus da India.	37
Cap. 37 – Naus da India.	37
Cap. 38 – Da maneira que se terá com as caixas e seirões das partes.	38
Cap. 39 – Da maneira em que se fará o peso das especiarias e mercadorias que vierem nas naus da India.	38
Cap. 40 – Do recado que há-de mandar a El Rei das especiarias que vem em cada armada da India.	39
Cap. 41 – Da ordem em que hão-de estar as cartas que vierem da India e treslado que delas se há-de fazer na Casa.	40
Cap. 42 – Que cada ano tenha seu escrivão carrego das cartas e de escrever as respostas para El Rei e ter em seu poder o livro.	40
Cap. 43 – Que em fim de cada mês se escreva a El Rei o que se vende da especiaria.	41
Cap. 44 – Dos Almarios em que hão-de estar as escrituras que forem de guarda.	41

Cap. 45 – Da maneira que se há de ter pelo Feitor e oficiais na pratica que hão de ter cada dia pela menham na Casa acerca dos negócios que hão de prover.	42
Cap. 46 – Que o Juiz de Balança dê os pesos por si e não por outra pessoa.	43
Cap. 47 – Do provimento que se há-de fazer nos pesos e balanças para sempre estarem certos.	43
Cap. 48 – Do provimento que o Feitor há de ter em ver como andam as chaves da Casa que hão de ter os oficiais.	44
Cap. 49 – Qua não se despachem nenhuma coisa das que trouxeram as pessoas da India sem primeiro ser verem os contratos ou provisões que tiverem.	44
Cap. 50 – Da maneira que se terá no pagamento do soldo das torna viagens da India.	45
Cap. 51 – Que o Feitor proveja no bom trato e guarda da especiaria.	46
Cap. 52 – Da maneira que se terá quando se derem algumas certidões para a Fazenda para por elas fazerem alguns pagamentos.	46
Cap. 53 – Que haja na dita Casa livros dos registos em que se assentem todos os contratos e determinações que para a Casa passarem.	47
Cap. 54 – Da maneira que se terá quando se fizerem algumas vendas de especiarias.	47
Cap. 55 – Do aviso que o Feitor fará à cidade de São Jorge da Mina da valia do ouro.	48
Cap. 56 – Da maneira que se terá na paga do ouro das recordações das partes que vem da Mina.	48
Cap. 57 – Da busca que se fará aos homens que servem nas casas ao tempo que de lá saírem.	49
Cap. 58 – Da maneira que se terá com os Capitães e escrivães das caravelas da Mina e dos outros tratos da Guiné não se apresentando no tempo em que lhe for declarado por nossos alvarás.	49
Cap. 59 – Que sejam bem tratados os mercadores.	50
Cap. 60 – Da ordenança da venda dos paiões da especiaria.	50
Cap. 61 – Que se não faça nenhuma venda de especiarias salvo com dois escrivães.	51
Cap. 62 – Que o Feitor tenha poder de suspender as guardas das Casas e porteiros e comprador quando não servirem como devem.	51
Cap. 63 – Da maneira em que há-de estar o dinheiro de ambas as Casas e sob que chaves, assi das arcas da guarda, como dos cofres em que se meter para despenderem pagamentos que se houverem de fazer.	52
Cap. 64 – Do cuidado e lembrança que o Feitor há de ter da limpeza da roupa da Casa da Guiné e balanço que se lhe há-de dar de quatro meses.	54
Cap. 65 – Que tenha o Feitor cuidado de ver e prover se tem os Tesoureiros os homens e escravos que são obrigados a ter.	54
Cap. 66 – Limitação de alguns Capítulos deste Regimento atras e acrescentamento de alguns novamente.	55
Cap. 67 – Que a execução da pena do ponto se não faça pelo Feitos e vá o ponto a El Rei para o ver.	56
Cap. 68 – Que se quartejem e vintem as caixas as partes sem o Feitor, quando não for presente, tirando joias e pedraria.	56

Cap. 69 – Que cada escrivão tenha seu dia de cada semana para lançar de sua ementa a livro.	57
Cap. 70 – Que quando no pagamento dos soldos e quintaladas não poderem ser presentes todos os Escrivães seja um só com o Tesoureiro.	58
Cap. 71 – Que os quintos e vintenas das coisas das partes se não lancem em ementas mas que logo se lancem em livro.	58
Cap. 72 – Que posto que o Feitor nem seja presente para alguma necessidade, que não vier à Casa, que com os Tesoureiros e Escrivães façam os pagamentos dos soldos e quintaladas às partes.	59
Cap. 73 – Que El Rei mais acrescentou a este Regimento do Feitor para ele e os oficiais das Casas das India. ...	60
Cap. 74 – Dos tempos em que entram os Tesoureiros ou recebedores em seus recebimentos.	60
Cap. 75 – Livro para a receita e despesa da especiaria.	60
Cap. 76 – Livro.	61
Cap. 77 – Livro.	61
Cap. 78 – Livro.	61
Cap. 79 – Outro livro.	62
Cap. 80 – Título da despesa dos pagamentos.	63
Cap. 81 – Que se concertem os livros que forem para os Contos.	64
Cap. 82 – Acento dos pagamentos do dinheiro adiantado.	64
Cap. 83 – Concerto das recadações da India.	64
Cap. 84 – Livro para os contratos e a forma do assento deles.	64
Cap. 85 – que o tesoureiro da especiaria receba o dinheiro e mercadorias pela venda dela.	66
Cap. 86 – Que não saia especiaria da Casa até o mercador cumprir a condição de seu contrato.	66
Cap. 87 – Como o dinheiro que se receber pela venda da especiaria passe logo para o Tesoureiro do dinheiro.	67
Cap. 88 – Que o Tesoureiro da especiaria não despenda nenhum dinheiro salvo pela entrega ao Tesoureiro do dinheiro.	67
Cap. 89 – Livro dos centos.	68
Cap. 90 – Que os restos dos contratos que forem por cumprir quando entrar outro Tesoureiro se passem à sua receita e levem em despesa ao que sair.	69
Cap. 91 – Sobre a venda da pedraria, almíscar e âmbar.	70
Cap. 92 – Regimento do Tesoureiro do dinheiro.	70
Cap. 93 – Despesas do livro de escrivão.	71

Cap. 94 – Soldos de antemão.	71
Cap. 95 – Soldos da torna viagem.	72
Cap. 96 – Soldos de antemão.	73
Cap. 97 – O que venderam à ida e vinda os Capitães e oficiais de El Rei de seus ordenados e assim as outras pessoas.	74
Cap. 98 – Moradores que não são oficiais.	75
Cap. 99 – A vantagem que haverão algumas pessoas que entrarem em lugar dos oficiais mecânicos além dos soldos que de cá levam.	76
Cap. 100 – O pagamento que se fará pelas certidões que vierem da India.	76
Cap. 101 – Que se não receba dinheiro por cento de fora e que as provisões que El Rei passar para algum dos contos se tresladem aos pés dos contratos e que nos assentos dos pagamento se declare o dia, mês e era.	77
Cap. 102 – Do caderno que se há-de fazer cada ano dos contratos que forem feitos o qual há-de ser enviado a El Rei pelo Natal.	78
Cap. 103 – Sobre a recadação dos contos e da pena que haveram os oficiais, se passados dois meses, além dos termos não terem arrecadados os pagamentos deles.	80
Cap. 104 – Que pelo fim de Janeiro de cada um ano sejam acabados os livros sob pena dos escrivães perderem os seus ofícios.	81
Cap. 105 – Que as ementas se lancem cada dia nos livros e que o carregio disso penda sobre o escrivão anairo.	81
Regimento do Tesoureiro da Casa da Guiné	84
Cap. 106 – Primeiro da ordenança da Casa do escritório e armários para guarda das escrituras dos escrivães.	84
Cap. 107 – Das mercadorias e coisas que há-de receber o dito Tesoureiro.	85
Cap. 108 – Do ouro que há-de receber e a maneira em que há-de estar guardado.	86
Cap. 109 – Das chaves que hão de ter as portas da Casa da mercadoria.	87
Cap. 110 – Das horas a que hão-de vir os oficiais da Casa e quando estarão nela.	87
Cap. 111 – Das balanças e pessoas que haveram nas Casas.	88
Cap. 112 – Da maneira que o Tesoureiro e escrivães terão em entregar as mercadorias aos Capitães para as levarem onde for ordenado que vão.	89
Cap. 113 – Da maneira que se terá no peso do ouro que vier quando se entregar na Casa da Moeda.	90
Cap. 114 – Da paga dos soldos aos Capitães e Escrivães, Pilotos e companha dos navios do trato.	91
Cap. 115 – Da sarapilheira que há-de ver o Tesoureiro.	92
Cap. 116 – Dos homens que são ordenados ao Tesoureiro.	92

Cap. 117 – De como o dito Tesoureiro vigiará sobre as mercadorias da Casa para estarem em toda boa guarda e limpeza.	93
Cap. 118 – Que o Tesoureiro não faça nenhum pagamento sem os Escrivães.	94
Cap. 119 – Das compras que se fizerem nas Casas da India e Mina.	94
Cap. 120 – Que se não recebam mercadorias que não forem de El Rei sem seu especial mandado.	95
Regimento dos Escrivães do Tesoureiro e Feitoria da Casa da Mina	96
Cap. 121 – Primeiro dos livros que hão de ter os ditos Escrivães.	96
Cap. 122 – Das imensas que hão de ter.	97
Cap. 123 – Das arcas e armários que haverá no escritório.	98
Cap. 124 – Que sejam presentes a todas as coisas os Escrivães.	98
Cap. 125 – Dos salários que os ditos escrivães hão-de ver das escrituras que fazem seus ofícios.	99
Cap. 126 – Que os Escrivães não escrevam em outras coisas salvo nas que pertencem a seus ofícios.	101
Cap. 127 – Das horas a que hão-de vir os oficiais à Casa e nela estar.	101
Regimento do Tesoureiro e Feitoria da Casa da India	102
Cap. 128 – Das coisas que há-de receber o dito Tesoureiro e hão-de estar a seu carrego.	102
Cap. 129 – De como passará o dinheiro da venda da especiaria ao Tesoureiro do dinheiro e assim de todas outras mercadorias e coisas que o dito Tesoureiro da especiaria vender.	103
Cap. 130 – Que tenha as especiarias bem alojadas e arrumadas.	104
Cap. 131 – Da Casa ordenada para o despacho.	105
Cap. 132 – Das portas das casas ordenadas para estar a especiaria e todas outras mercadorias e as chaves que hão de ter.	105
Cap. 133 – Das horas a que virão os oficiais da Casa e quantas nela estarão.	106
Cap. 134 – Das balanças e pesos que há de ter na Casa da India.	107
Cap. 135 – Que o Tesoureiro não faça venda nem entrega da especiaria sem os escrivães serem presentes.	107
Cap. 136 – Que o Tesoureiro não abra nenhum paiol para se fazerem as vendas da especiaria salvo pela ordenança do Capitulo do Regimento do Feitor.	108
Cap. 137 – Das sarapilheiras que haverá o Tesoureiro.	108
Cap. 138 – Dos homens que são ordenados aos Tesoureiro.	108
Cap. 139 – Declaração que fez El Rei Nosso Senhor sobre o Capitulo das vendas.	109

Regimento dos Escrivães da Feitoria e Tesouro da Casa da India	111
Cap. 140 – Primeiro dos livros que hão de ter.	111
Cap. 141 – Dos armários e arcas que haverá no escritório.	112
Cap. 142 – Que sejam os ditos Escrivães presentes a todas as coisas.	113
Cap. 143 – Que os Escrivães não escrevam em outras coisas, salvo nas que pertencem a seus ofícios.	113
Cap. 144 – De como hão-de servir os ditos Escrivães com o Tesoureiro do dinheiro de dita Casa da India.	114
Cap. 145 – Do que levarão os ditos Escrivães do salário de seu ofício.	114
Cap. 146 – Das horas a que hão-de vir e estar na Casa.	115
Cap. 147 – Alvará para que se declara o que hão de ter os guardas dos descaminhos que acharem.	116
Regimento do Almojarife dos Escravos	117
Cap. 148 – Da maneira em que lhe hão-de ser entregues os escravos.	117
Cap. 149 – Da maneira que terá o Almojarife com os escravos que vierem doentes.	118
Cap. 150 – Que o Almojarife não faça coisa alguma de seu ofício sem seu Escrivão.	118
Regimento do Escrivão do Almojarife dos Escravos	119
Cap. 151 – De como fará seus livros em cada um ano.	119
Regimento do Porteiro da Casa da Guiné	120
Cap. 152.	120
Cap. 153 – Da maneira que o dito porteiro há de ter no ponto dos oficiais.	121
Regimento do Comprador da Casa da Guiné e India	122
Cap. 154.	122
Regimento dos Guardas das Caravelas da Mina e dos outros tratos da Guiné	123
Cap. 155 – Primeiro do modo em que os ditos Guardas hão de ter carrego dos ditos navios e guarda deles. ...	123
Regimento do Juiz da Balança da Casa das Índias e da Mina	127
Cap. 156.	127
Cap. 157 – Treslado de um Alvará de El Rei Nosso Senhor sobre o rol que o Juiz dos Feitos da Casa lhe há-de dar dos que nas naus que vem da India se acharem culpados.	129
Cap. 158.	130
Cap. 159.	131

Cap. 160 – Alvará sobre o modo que se há de ter nas coisas que se tomam por perdidas.	137
Cap. 161 – Alvará para os escrivães das naus da Carreira da Índia haverem quarenta mil reis de ordenado somente.	139
Cap. 162 – Trelado do Regimento novo sobre a ordem que El Rei Nosso Senhor há por bem que se tenha na escritura dos livros dos contratos e da receita e despesa dos Tesoureiros da Casa do primeiro dia de Janeiro de 1530 em diante.	140
Cap. 163 – Alvará para que na Casa se não venda especiaria, nem roupa da Índia por vendas miúdas.	145
Cópia do Alvará dos toneis que hão de ter os Capitães, Gente do mar que for à China (1640).	146
Trelado de uma provisão que El Rei Nosso Senhor passou sobre os caixões que se hão-de levar nas naus da Capitania da Índia que hão-de ser de cinco palmos, dois e meio de largo e dois e meio de alto (1565).	147
Decreto e despacho do concelho da Fazenda para não se dar aos religiosos missionários, que vão pregar à Índia e mais conquistas ultramarinas, o que até agora se dava da Fazenda Real e de um despacho do concelho da Fazenda (1652).	148
Alvará das que Vossa Majestade há por bem gozem os capitães mores e menores, oficiais e gente do mar da navegação das armadas da Carreira da Índia (1649).	159

Apêndice 2

Índice do *Regimento da Casa da Índia*

Título das coisas comuns e gerais aos oficiais da Casa	45
Cap. 1 – Do juramento que hão de haver os oficiais primeiro que comecem a servir.	46
Cap. 2 – Das horas em que hão-de vir à Casa o Provedor e oficiais dela e quantas hão-de estar no despacho. .	46
Cap. 3 – Que os oficiais da Casa não vão fora da cidade sem licença.	48
Cap. 4 – Como os oficiais da Casa pertence fazerem a festa de São Tomé.	48
Cap. 5 – Que o Provedor e oficiais da Casa tratem bem e com favor e cortesia aos mercadores que vão à Casa despachar.	49
Cap. 6 – Que os oficiais da Casa cumpram os mandados do Provedor.	49
Cap. 7 – Que o Provedor e oficiais da Casa da Índia cumpram os mandados do Concelho da Fazenda e como os hão-de registar e as mais provisões.	50
Cap. 8 – Que nenhum oficial da Casa da Índia seja fiador dos direitos devidos nela.	50
Cap. 9 – Que os criados do Provedor e mais oficiais não andem nem estejam no pátio depois de começar o despacho.	51
Cap. 10 – Que nenhum oficial mande mercadoria ou encomenda à Índia pela gente da obrigação das naus para lhe trazerem retorno.	51
Cap. 11 – Dos privilégios dos oficiais da Casa da Índia.	52
Cap. 12 – Que os oficiais possam andar em mulas e machos.	52
Cap. 13 – Que se lhe dê o necessário para gasto de suas casas por seu dinheiro.	53
Cap. 14 – Que o Provedor e oficiais da Casa da Índia tenham juiz particular para suas causas.	53
Cap. 15 – Que cada um dos oficiais tenha este Regimento e o leia muitas vezes.	54
Regimento do Provedor da Casa da Índia	55
Cap. 1 – Do juramento que o Provedor há-de fazer na Chancelaria.	55
Cap. 2 – Que o Provedor deve amoestar aos oficiais a que guardem seus Regimentos.	55
Cap. 3 – Do que o Provedor há-de mandar fazer em se abrindo a porta da Casa da Índia e da prática que há de ter com os oficiais.	56
Cap. 4 – Que ao Provedor pertença mandar fazer as despesas miúdas.	57
Cap. 5 – Que o Provedor proceda executivamente pelas dividas que se deverem na Casa.	58

Cap. 6 – Que o Provedor assine todos os conhecimentos, assentos, verbas, emendas e declarações.	59
Cap. 7 – Que ao Provedor pertença mandar passar as certidões.	59
Cap. 8 – Que o Provedor com os escrivães que lhe parecer resolva as duvidas que se moverem sobre o peso ou sobre pagamentos de soldos e descontos deles e outros de qualidade.	60
Cap. 9 – De como o Provedor há-de prover sobre as chaves da Casa.	60
Cap. 10 – Sobre tomar trabalhadores e contínuos para a Casa e que o Provedor os possa castigar.	61
Cap. 11 – Que o Provedor possa ir às naus.	61
Cap. 12 – Provê e nomeia Capelão da Casa e das naus.	61
Cap. 13 – O Provedor nomeia barbeiros para as naus.	62
Cap. 14 – Que o Provedor reparta as naus aos escrivães delas.	62
Cap. 15 – O Provedor nomeia os guardas para a carga e descarga das naus, ponte e paiões.	62
Cap. 16 – Que o Provedor não venda, nem leve peitas ou dadivas dos provimentos dos ofícios de sua apresentação, nem mande encomendas a Índia pelas pessoas que prover.	63
Cap. 17 – Que o Provedor não faça obras na Casa da Índia sem primeiro se tratar delas no Conselho da Fazenda.	64
Cap. 18 – Que o Provedor tenha jurisdição sobre os oficiais do consulado e dos defuntos.	64
Cap. 19 – Dos panos que se hão-de comprar para as mesas.	65
Cap. 20 – Que o Escrivão mais antigo sirva de Provedor pela ausência ou impedimento do proprietário.	65
Cap. 21 – Que o Provedor dê conta no Conselho da Fazenda cada mês fazendo relação de todo o rendimento daquele mês.	66
Cap. 22 – Das taras que o Provedor há-de levar.	67
Título da armada e leva de gente de armas e da navegação para a Índia ou Mina e do tempo em que os providos de Capitánias e escriváncias de naus e navios se hão-de apresentar na Casa da Índia	69
Cap. 1	69
Cap. 2 – Da pena que tem aqueles que depois de terem posse dos ofícios para a Mina, Índia ou para as naus e navios deixam de ir e os trespassam em outras pessoas.	70
Cap. 3 – Do livro da matrícula ou entrada em que se hão-de escrever os soldados e gente da navegação e por que ordem.	71
Cap. 4 – Que os soldados para a Índia serão de dezoito anos e não menos.	71
Cap. 5 – Que todos os que assentão por soldados para a Índia deem fiador.	72
Cap. 6 – Que se não risquem os assentos feitos.	73
Cap. 7 – Que os oficiais e mais gente de navegação se assente em seu título por um rol no Armazém.	73
Cap. 8 – Dos oficiais a que se dá um grumete particular para seu serviço além dos grumetes da obrigação da nau e dos criados que pode assentar e quantos.	74

Cap. 9 – Dos ordenados e soldos dos Capitães, soldados e gente da navegação e em que forma se hão-de pagar, e quantos recebem de antemão.	75
Cap. 10 – Do modo e ordem que se há de ter na cobrança dos soldos das pessoas que se não embarcarão e do alardo que para isso há-de perceber e se há-de fazer.	
Cap. 11 – Da pena que tem os criados de El Rei que se assentam para a Índia e recebem suas moradias e não se embarcam.	81
Cap. 12 – Que o fiador não seja executado pelo soldo quando o soldado morreu ou as naus arribaram ou desarmaram.	82
Cap. 13 – Das pessoas que receberam soldo para irem servir nas partes da Índia e de tornam para Reino na mesma armada ou na seguinte.	82
Cap. 14 – Sobre os oficiais das naus que desarmam ou arribam, se hão-de ser preferidos no ano seguinte.	83
Cap. 15 – O oficial de nau que em um ano foi à Índia não torne no seguinte.	84
Cap. 16 – Que o Provedor com dois escrivães da Casa seja juiz e faça o ofício de auditor nas causas dos que se assentam para ir servir nas naus ou nas partes da Índia.	84
Título da Torna Viagem das naus	87
Cap. 1 – Como o Provedor há-de nomear guardas para vigia e guarda das naus e da ponte.	87
Cap. 2 – Que o Provedor cobre dos escrivães das naus os cadernos, registos e livros dos mesmos escrivães, cartas e vias do Vedor da Fazenda da Índia.	88
Cap. 3 – Que os cadernos e registos da carga das naus e livros dos escrivães delas estejam fechados em um armário.	89
Cap. 4 – As cartas que vierem para El Rei que as envie logo o Provedor e as gerais que vem para o Provedor e oficiais da Casa da Índia se ponham em boa guarda depois de vistas e lidas.	90
Cap. 5 – A descarga das naus se faça com toda a brevidade e com boa ordem indo todo o fato e fazenda direito à ponte de dia sem os guardas abrirem coisa alguma na mão.	91
Cap. 6 – Do ministro que o Conselho da Fazenda há-de nomear para assistir ao despacho do fato miúdo com um escrivão da Casa da Índia e Juiz da Índia e Mina.	92
Cap. 7 – Do despacho do fato miúdo da gente da navegação, Capitães e passageiros e como se há-de desembarcar primeiro e meter no pátio.	93
Cap. 8 – Da especiaria, drogas e fazendas defesas que se acharem entre o fato miúdo.	95
Cap. 9 – Do favor da canela que se há-de dar na ponte à gente da navegação.	96
Cap. 10 – Do fato e fazenda que se há-de meter na Casa da Índia e da maneira em que se há-de recolher.	98
Título da arrecadação das encomendas e como se hão-de entregar a um guarda para as guardar ou para se despacharem logo	101
Cap. 1.	101
Cap. 2 – Que as encomendas que se acharem por despachar passado um ano se carreguem sobre o tesoureiro da especiaria e se vendam, e o mesmo nas mais fazendas.	102
Cap. 3 – Das encomendas que hão-de vir registadas para se poderem despachar.	104

Cap. 4 – Do modo em que as encomendas de pouco volume hão-de sair da Casa da Índia com o despacho corrente.	105
Título da arrecadação das tomadias e despacho delas	107
Cap. 1	107
Cap. 2 – Das denunciaçãoes de descaminhos como se hão-de fazer e da parte que se dá aos denunciadores ou tomadores sem pagar direitos à Fazenda de El Rei.	108
Cap. 3 – Da pena que terão os que desencaminham pedraria.	109
Cap. 4 – Dos que compram ou lavram pedraria que houveram da primeira mão das pessoas que a trazem da Índia ou a quem vem dirigida.	110
Cap. 5 – Da pena que haverão as pessoas que compram, recebem ou escondem as coisas que se desencaminharam sem ir à Casa da Índia.	111
Cap. 6 – Que todas as tomadias de cousas pertencentes à Casa da Índia se remetam logo a ela, ainda que sejam feitas por oficiais da Alfandega ou de outra Casa.	111
Cap. 7 – Das tomadias de coisas defesas que se não podem trazer da Índia.	112
Cap. 8 – Que ninguém traga fazenda defesa da Índia à disposição de El Rei.	113
Cap. 9 – Da roupa preta e pau preto.	113
Cap. 10 – Defesa da pimenta.	114
Cap. 11 – Defesa do fuste e gengibre.	115
Cap. 12 – Defesa dos escravos de pouca idade e escravas.	116
Cap. 13 – Das coisas que não são defesas mas tomam-se por perdidas por virem nas naus em lugares defesos. ...	117
Cap. 14 – Que se deem cem cruzados a quem provar que os guardas das naus ou ponte deixaram meter ou tirar coisa defesa ou sem licença do oficial a que pertencia ela.	118
Cap. 15 – De como se hão-de vender as tomadias.	118
Título da descarga da pimenta e carga que se há-de fazer ao tesoureiro	121
Cap. 1	121
Cap. 2 – Da busca que o juiz da Índia e Mina há-de ir fazer às naus.	121
Cap. 3 – Do peso que se há-de fazer da pimenta por entrada.	122
Cap. 4 – Das quebras da pimenta.	123
Cap. 5 – Que assim como se for fazendo o peso da pimenta se vá metendo nos paiões por ordem.	124
Cap. 6 – Que o Provedor faça que a especiaria esteja bem alojada e guardada e bem acondicionada nos paiões.	125
Cap. 7 – Que acabada a descarga das naus se despachem logo as fazendas de partes.	125
Título da ordem do despacho	127

Cap. 1 – Que haja duas mesas e as mais que forem necessárias para o despacho.	127
Cap. 2 – Que haja distribuição das mesas entre os escrivães e que dois escrevam na mesa dos quartos e outros dois na das drogas e um na da armada.	128
Cap. 3 – Que o Provedor assista aos despachos.	128
Cap. 4 – Das ementas em que hão-de escrever os escrivães em uma e outra mesa.	128
Cap. 5 – Da pauta que se há-de fazer e pôr nas ementas para avaliação das fazendas de que se hão-de pagar os direitos a respeito da dita pauta.	129
Cap. 6 – Da forma e modo em que se há-de fazer a pauta.	130
Cap. 7 – Que aqueles que primeiro vierem a despachar sejam preferidos na ordem do despacho.	131
Cap. 8 – Do registo da India e que se não depache fazenda alguma que não vier registada.	132
Cap. 9 – De algumas duvida que se podem mover sobre o registo, a primeira sobre a fazenda que falta por despachar da que vem ao registo.	134
Cap. 10 – A 2ª duvida quando faltam peças do número das registadas mas achasse a mesma quantidade de peso.	135
Cap. 11 – Faltando o caderno do registo e livro do escrivão por algum caso furtuito que ordem se terá com as fazendas que estiverem na Casa da India.	135
Cap. 12 – Que se despache logo pedraria, âmbar e almíscar sem ninguém o poder impedir.	136
Cap. 13 – Que o Provedor veja as carregações dos mercadores primeiro que se faça o despacho das suas fazendas.	137
Cap. 14 – Que se abram todas as caixas, fardos e vasilhas e se contem as roupas e mais fazendas.	137
Cap. 15 – Que nenhum despacho se faça sem dois escrivães que escrevam juntamente e sem assistir o Provedor e que se não treslade uma ementa pela outra.	138
Cap. 16 – Que os despachos sejam distintos e separados segundo as adições e verbas do registo e das verbas que se hão-de pôr nele e nas ementas e livro de carga dos guardas.	139
Cap. 17 – Que as pessoas a que vem dirigidas as fazendas as despachem por si ou por seus procuradores e que à margem do despacho se ponha a marca do fardo, caixa ou vasilha.	140
Cap. 18 – Que em cada despacho se declarem as sortes e quantidade das fazendas e o preço delas e se saia com os direitos à margem.	140
Cap. 19 – Do escrito que um dos escrivães há-de passar para o porteiro deixar sair a fazenda despachada.	141
Cap. 20 – Que não fique de um ano para o outro fazenda por despachar.	142
Cap. 21 – Que se não faça embargo nas especiarias e fazendas de partes que estiverem na Casa da India.	143
Cap. 22 – Que o físico mor veja as drogas e mesinhas antes de se despacharem e as examine.	144
Cap. 23 – Que ao tempo do despacho nenhuma pessoas suba as mesas onde se despacha, nem esteja nelas.	144
Titulo dos direitos que se hão de pagar na Casa da India, e mais percalços	145
Cap. 1 – Do direito principal de vinte por cento, e cinco por cento.	145

Cap. 2 – Do direito de hum por centro da obra pia, e do hum por cento para a fabrica das obras dos almazens.	147
Cap. 3 – Do direito de Consulado.	148
Cap. 4 – Do direito do Collegio.	149
Cap. 5 – Direito das Cavalarias.	150
Cap. 6 – Do direito da Meza.	151
Cap. 7 – Do direito do Carreto.	152
Cap. 8 – Do direito das Galés.	152
Cap. 9 – Do direito da Propina.	153
Cap. 10 – O primeiro he o pezo do juiz da balança e seu fiel.	153
Cap. 11 – Taras, salario dos trabalhadores, e abridores.	153
Cap. 12 – Do direito dos fretes.	154
Cap. 13 – Que os direitos se paguem em dinheiro, e não em espécie, nem se dem debaixo de fianças fazendas algumas.	155
Cap. 14 – Das cousas de que se não pagão direitos.	156
Cap. 15 – Que dos direitos da Casa da India se não izente pessoa alguma por privilegio ou provisão del Rey.	158
Cap. 16 – Que o privilegio de não pagar direitos na Casa da India se entenda somente dos direitos devidos à Fazenda del Rey.	158
Cap. 17 – Que as fazendas e mercadorias da India que se despacharão na Casa são forras e isentas de pagar mais siza nem direitos fora da Caza.	159
Titulo dos descontos de saldos e outras dividas que se fazem na Caza da India	161
Cap. 1	161
Cap. 2 – Pode hum Capitão no despacho de suas próprias fazendas pedir desconto dos soldos de seus criados. .	163
Cap. 3 – Desconto de soldo vencido dos annos atrasados se pode fazer.	163
Cap. 4 – Desconto se ha de fazer de qualquer divida que se deva na Casa da India.	164
Cap. 5 – Desconto como se ha de fazer ao Capitão e official que tornou o outro ano em outra não, e aos que morrerão na viagem e ficarão na India.	165
Cap. 6 – Aos officiaes das naos que hão de dar conta do que foi entregue, ou no Reino ou na India não se lhe despache fazenda sem certidão da consta dada.	165
Cap. 7 – Que nenhum homem da navegação possa vender seu ordenado ou soldo nem nelles se possa fazer embargo, nem penhora e que o mesmo se entenda em outras dividas.	166
Cap. 8 – Soldos, ordenados e liberdades vencidas na India se paguem naquele Estado, e não cá no Reyno.	167
Cap. 9 – Que as provisões para se fazerem pagamentos ou descontos na Casa da India se netendão das dividas mais precisas e obligatorias.	168

Cap. 10 – Das caixas de liberdade que se dão aos Capitães e oficiais e mais gente da navegação, e que se não paguem na Índia, e da medida dos caixões.	169
Cap. 11 – Que os Capitães e mais oficiais podem vender suas liberdades e as dos seus criados que lhe dá o Regimento.	169
Cap. 12 – Se nas caixas de liberdade vier fazenda e roupa de mais valia do que lhe cabe, ou quando em hua caixa vier mais que em outra, como se hão de despachar.	173
Cap. 13 – Dos escravos que os Capitães e gente da navegação podem fazer forros.	174
Cap. 14 – Do favor de dinheiro que mais se faz aos oficiais e gente de navegação.	175
Cap. 15 – Os Capitães das naos de viagem que não tornão da India por morrerem, ou por ficarem lá sem culpa sua, podem vender as suas liberdades e lugares.	175
Cap. 16 – Os Capitães e mais gente da navegação, que vem da India providos em lugar de mortos ou auzentes vencem meias liberdades e meios soldos, e os que vem providos per renunciação per inteiro.	176
Cap. 17 – Que os Capitães e oficiais das naos de armadores vencem as mesmas liberdade e favores.	177
Cap. 18 – Que os Capitães e mais gente da navegação da India não possa vender mais que as duas partes dos seus gasalhados.	177
Titulo do despacho dos Alvitres	179
Cap. 1	179
Cap. 2 – Que nenhuma cousa vinda da India se despache sem primeiro se ver o Regimento, contrato, provisões, ou licença por onde se podião trazer.	179
Cap. 3 – Que as fazendas de alvitres se despachem vindo registadas pondosse verbas das quantias despachadas no assento da provisão.	180
Cap. 4 – Que as pessoas que tem alvitres possão trazer as fazendas delle em hua armada ou em duas ou tres repartidamente.	180
Cap. 5 – Das contas que se hão de fazer para se saber se está chea toda a copia da fazenda de alvitres.	181
Cap. 6 – que as mercadorias que vierem per rezão de alvitre não estando declaradas nas provisões delle se tomem por perdidas.	181
Cap. 7 – Sobre as fazendas de alvitres e licenças que sendo carregadas na India dentro do tempo do alvitre vierão à Casa da India fora do dito tempo.	182
Cap. 8 – Se as fazendas de alvitres que vindo registadas não entrarão na Casa da India, não se pode encher o alvitre cõ outras ainda da mesma qualidade.	182
Titulo das ordinarias	185
Cap. 1 – De como se hão de dar as ordinarias.	185
Cap. 2 – Que as ordinarias que se não pedirem em o anno que se devião se não pague nos annos seguintes.	186
Cap. 3 – Do livro em que se hão de registrar todas as provisões de ordinarias.	186
Cap. 4 – Do livro em que se hão de repartir as ordinarias.	187
Cap. 5 – Que os contratos e consignações sobre pimenta e drogas se entendão depois de pagas as ditas ordinarias.	187

Titulo do Regimento dos Escrivães	189
Cap. 1 – Do juramento que hão de haver e posse que se lhes ha de dar.	189
Cap. 2 – Que sejam deligentes em acodir à Casa da India nas horas e tempos declarados neste Regimento e tenham hua chave da porta principal per turno de cada mez.	189
Cap. 3 – Que nenhum escrivão escreva na distribuição do outro salvo não sendo prezente aquelle cuja he a distribuição, e que as ementas sejam igoais.	190
Cap. 4 – que hum dos escrivães sirva só nas causas extraordinarias fora do despacho ordinario.	190
Cap. 5 – Que passem as certidões per mandado do Provedor.	190
Cap. 6 – Que não se assinem as certidões para pagamentos, sem primeiro ser concertada a conta della.	191s
Cap. 7 – Que os mandados e precatorios sejam passados em nome do Provedor e officiais da Caza.	192
Titulo do Regimento dos Thezoueiros	193
Cap. 1 – Do thezoueiro da especiaria e da receita que sobre elle se ha de fazer.	193
Cap. 2 – Do livro da receita e despesa dos thezoueiro da especiaria.	195
Cap. 3 – Dois paioes ordendos ao thezoueiro da especiaria.	196
Cap. 4 – das chaves dos paioes da pimenta e como se hão de fechar e abrir.	196
Cap. 5 – do paiol do thezoueiro da especiaria.	197
Cap. 6 – Que se não venda pimenta nem outra mercadoria por conta da Fazenda del Rey sem primeiro estar assentado e aprovado o preço della no Conselho da Fazenda e estar pezada e receptada sobre o thezoueiro da especiaria, salvo se for venda grossa.	198
Cap. 7 – que as especiarias e drogas que na Casa se venderem por conta da Fazenda Real se mostre primeiro aos mercadores.	198
Cap. 8 – Que na venda da pimenta se siga a ordem dos paioes assy foi medita nelles, não sobresaltando de hum em outro.	199
Cap. 9 – que nos paioes não entrem mais que os mercadores que comprão a especiaria e o official e trabalhadores necessarios que trarão as sacas atee a porta do apiol somente e dahi a levarão à balança outros que estarão fora e que esté presente o thezoueiro sa especiaria.	200
Cap. 10 – Que se faça busca nos trabalhadores e pessoas outras que saírem dos paioes.	200
Cap. 11 – da pena dos que são achados na Casa da India com furto de especiaria ou outra cousa, e do official que consentio no furto.	201
Cap. 12 – Do pezo da pimenta e drogas que se há de fazer per saída para se entregar aos mercadores que a comprarão, e que se passe por poeiras ou cirandas.	201
Cap. 13 – Da venda da pimenta e mais especiarias e drogas e que não saia da Casa pimenta, nem outra cousa, sem o mercador comprir a obrigação de seu contrato, nem se venda fazenda poe vendas meudas.	202
Cap. 14 – que o dinheiro da venda da pimenta e das mais especiarias, drogas e cousas que se venderem na Caza, o não receba o thezoueiro da especiaria, senão o thezoueiro do dinheiro.	203
Cap. 15 – que se queimem as especiarias e drogas que não forem verdadeiras ou estiverem danadas de modo que possam causar prejuízo e dano.	204

Cap. 16 – Da relação que o Provedor hade mandar cada mez ao Conselho da Fazenda da quantidade da pimenta e drogas que nella se venderão aquelle mez.	205
Cap. 17 – Das taras do thezoureiro da especiaria.	205
Titulo do Regimento do Thezoureiro do dinheiro	207
Cap. 1 – o thezoureiro do dinheiro ha de receber todo o dinheiro que na dita Casa se cobrar, e se lhe carregará em receita no livro que ha de ter de receita e despeza.	207
Cap. 2 – que o escrivão não saya com a soma do dinheiro à margem per algarismo sem primeiro a escrever por letra.	209
Cap. 3 – da receita per lembrança que se ha de fazer sobre o thezoureiro do dinheiro, e que entregue logo todo o dinheiro que receber ao thezoureiro mor.	209
Cap. 4 – Do modo e tempo em que o thezoureiro do dinheiro da Casa da India há de entregar ao thezoureiro mor o dinheiro dos fretes e direitos das naos da India.	210
Cap. 5 – Que no fim da cada mez se faça soma dos direitos querendoo a Casa naquelle mez.	211
Cap. 6 – da ordem para el Rey ou o Conselho da Fazenda saber quando quizer quanto dinheiro está recebido, e quanto despendido.	212
Cap. 7 – que se não passe conhecimento em forma de dinheiro que o thezoureiro mor entregar ao thezoureiro da Casa da India para pagamento das provisões, sem despacho do Conselho da Fazenda.	213
Cap. 8 – Que o thezoureiro seja diligente e solícito em cobrar tudo o que se dever a el Rey.	213
Cap. 9 – Como há o thezoureiro de fazer entregar do cabedal aos mestres das naos.	214
Cap. 10 – Do escrivão da receita e despeza dos thezoureiros.	217
Cap. 11 – Que o escrivão do thezoureiro não passe conhecimento em forma sem despacho em Conselho da Fazenda de dinheiro que o thezoureiro mor entregar ao da Casa da India para pagamento de provisões.	218
Cap. 12 – Que o escrivão que o for do thezoureiro faça os termos das arrematações das cousas que se vendere na mesma Casa.	218
Cap. 13 – Das finanças que o thezoureiro do dinheiro ha de tomar aos contratadores e officiais.	219
Cap. 14 – Que o dito thezoureiro faça as despezas meudas por mandado do Provedor, e outrosy as compras das cousas que el Rey mandar se comprem.	220
Cap. 15 – Que o thezoureiro deê relação jurada ao Conselho da Fazenda primeiro que entre com sua conta nos Contos.	221
Cap. 16 – Que os livros do thezoureiro não vão aos Contos sem as cabeças das receitas e despezas feitas.	222
Titulo do Cartorio da Caza da India e do guarda dele	223
Cap. 1 – da casa ordenada para recolhimento e resguardo dos livros.	223
Cap. 2 – Dos livros dos registos que há de aver na dita caza.	223
Cap. 3 – Que haja almarios separados para as ementas.	225

Cap. 4 – Do almario separado para o registo da carga das naos que vem da India e dos livros dos escrivães das naos e da pauta.	225
Cap. 5 – Das escrituras que hão de estar em almario separado.	226
Cap. 6 – As cartas geraes que vem da India hão de estar em almario separado.	226
Cap. 7 – Que haja livreiro particular para fazer e encadernar os livros, e do preço por que se hão de pagar.	226
Cap. 8 – Que os livros sejam numerados e assinados por ministro para isso deputado.	227
Cap. 9 – Do guarda dos livros e cartorio.	227
Cap. 10 – Que nenhum livro saia da Caza da India.	228
Titulo do Regimento dos guardas da Casa da India	231
Cap. 1 – Do numero dos guardas, e como hão de assistir na Casa.	231
Cap. 2 – Que o Provedor nomee os guardas para carga e descarga de cada não, e para as mais occupações da Caza.	231
Cap. 3 – Da pena que tem os guardas que deixão embarcar cousas defezas.	233
Cap. 4 – De alguas cousas que erão prohibidas levaremse à India.	233
Cap. 5 – Da pena que tem os guardas que sendo postos nas naos se saem dellas sem licença dos guarda mor. ..	234
Cap. 6 – Da arruela que os guardas hão de pôr nas caixas, fardos e mais vasilhas.	235
Cap. 7 – Que os guardas das naos dem conta com entrega das enxadas, cadea, cadeados que se lhe derão para as naos.	235
Cap. 8 – Que em cada meza assista hum guarda ao tempo que nella se despachar ou pezar alguma fazenda.	236
Cap. 8 – Que em cada meza assista hum guarda ao tempo que nella se despachar ou pezar alguma fazenda.	236
Cap. 10 – Do que hão de haver os guardas que dormirem na pateo por ordem do Provedor.	237
Cap. 11 – Que hum dos guardas sirva de apontados dos contínuos e trabalhadores e como ha de tomar o ponto.	237
Cap. 12 – Que os guardas possam trazer armas offensivas e deffensivas.	238
Cap. 13 – Que o Provedor possa suspender os guardas.	239
Titulo do Regimento do Juiz da Balança	241
Cap. 1 – Como há de fazer e dar o pezo e assitir a elle e ao medir as mercadorias que dorem de medida.	241
Cap. 2 – Da qualidade dos pezos da Casa.	242
Cap. 3 – Que os pezos se afilem.	243
Cap. 4 – Quando se haja de fazer pezos em duas balanças no mesmo tempo, que se leja huma pessoa que assista a hua das balanças como juiz.	243
Cap. 5 – Que o juiz da balança tenha livro em que se escreva.	243

Cap. 6 – Do salario que o juiz e seu fiel hão de aver do pezo.	244
Titulo do Regimento do Capellão da Caza da India	245
Cap. 1 – Que o Provedor eleja e apresente o Capellão	245
Cap. 2 – Que o Capellão tenha a chave da Capella e guarda dos ornamentos e prata della	245
Cap. 3 – Do ordenado do Capellão.	246
Titulo do Regimento do Meyrinho das Execuções da Caza da India	247
Cap. 1 – Que o meyrinho com o seu escrivão e dou homes vigie a Casa da India de noite, e vá a ella todos os dias.	247
Cap. 2 – Ao meyrinho pertence tomas as finanças que dão aos soldados.	249
Cap. 3 – Do salario do meyrinho nas diligencias que fizer.	249
Titulo do Regimento dos Avaliados da Casa da India	251
Cap. 1 – Que haja dous avaliadores para a pedraria e dous para as drogas.	251
Titulo do Regimento do Porteiro da Casa da India	253
Cap. 1 – Que o porteiro tenha hua das chaves das portas por onde se entra na Casa da India.	253
Cap. 2 – Que os officiais do consulado tenham hua chave da primeira porta de fora.	253
Cap. 3 – Que a segunda porta se abra e feche com tres chaves.	254
Cap. 4 – Que a ultima porta se feche com huma chave.	254
Cap. 5 – Que hum dos trabalhadores da Casa assista com o porteiro à porta.	254
Cap. 6 – Que o porteiro não deixe sair fazenda sem despacho corrente.	255
Cap. 7 – Que o porteiro sirva de apontador dos officiais.	255
Cap. 8 – Que o Provedor possa suspender o porteiro.	256
Titulo do Regimento dos continuos	257
Cap. 1 – Que há de aver sete continuos.	257
Cap. 2 – O Provedor nomea e prove os continuos.	257
Cap. 3 – Do mantimento que hão de ter por dia.	257
Cap. 4 – Que não se proveja o officio de continuo em criados do Provedor, ne de outro official da Caza.	258
Titulo do Regimento dos Trabalhadores e Abridores	259
Cap. 1 – Do numero dos trabalhadores, e abridores, e do salario que hão de levar.	259
Titulo do ordenado dos officiais da Caza da India e da folha delle, para se pagar na mesma Caza.	261
Titulo do que hão de levar os escrivães à custa das partes de sua escritura.	265
Titulo do Regimento da Casa da India.	267

Apêndice 3

Distribuição dos cargos referentes à administração naval por reinados

Cargos da administração naval	D. João II	D. João III	D. Sebastião e D. Henrique	D. Filipe I	D. Filipe II	D. Filipe III	Total
Almoxarife da Casa da Pólvora		4		1	3		8
Almoxarife da Ribeira					3		3
Almoxarife das Galés					1		1
Almoxarife de Artilharia				1			1
Almoxarife dos Armazéns	1	20	8	4	8	2	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				1	1		2
Escrivão da Casa		10	5	2	7	6	30
Escrivão da Casa da Pólvora		2					2
Escrivão da Ribeira	4	8		1	3	3	19
Escrivão do Balanço	1						1
Escrivão dos Armazéns	3	19	13	5	16	8	64
Feitor da Armada					1		1
Fretador	1						1
Geral						2	2
Guarda da Casa		44	24	11	17	11	107
Guarda da Casa da Pólvora		1					1
Guarda da Ribeira					1		1
Guarda das naus			2	1	1		4
Guarda de navios						1	1

Cargos da administração naval	D. João II	D. João III	D. Sebastião e D. Henrique	D. Filipe I	D. Filipe II	D. Filipe III	Total
Guarda dos Armazéns		4	1		1		6
Guarda-livros						1	1
Guarda-mor			1			1	2
Guarda-mor da descarga				1			1
Guarda-mor da Ribeira					3		3
Meirinho da Casa					1	1	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		8	1	3	1		13
Porteiro da Ribeira						2	2
Porteiro dos Armazéns			1	1	1		3
Provedor da Casa			1		1		2
Provedor das Armações		1					1
Provedor das Armadas			2	1		1	4
Provedor dos Armazéns		1		1		1	3
Provedor dos Armazéns e Armadas			1				1
Total	10	125	63	36	71	43	348

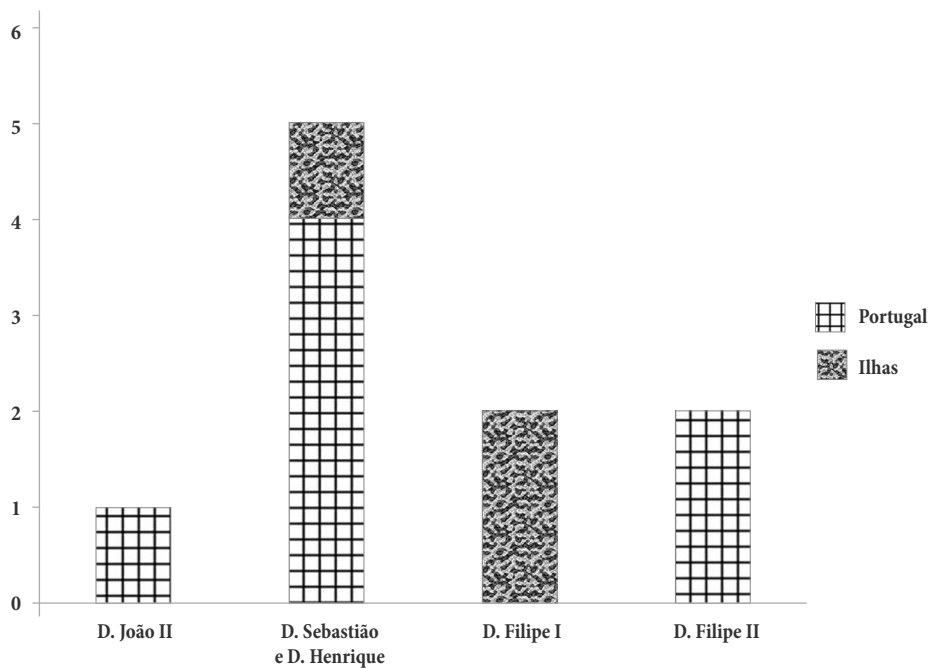
Apêndice 4

Distribuição das cartas de ofício relativas à construção naval por reinados

Construção Naval	D. João II	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião e D. Henrique	D. Filipe I	D. Filipe II	D. Filipe III	Total
Calafate	1	2	15	3				21
Carpinteiro	10		6		1	1		18
Geral	1							1
Mestre da Ribeira				2	1	1	1	5
Mestre dos calafates	2			2				4
Mestre dos carpinteiros	1			1			1	3
Mestre-mor da Ribeira						2		2
Patrão da Ribeira			5		2		2	9
Patrão dos calafates							1	1
Patrão-mor da Ribeira			9	3		11	4	27
Patrão-mor dos calafates							1	1
Total	15	2	35	11	4	15	10	92

Apêndice 5

Deliberações sobre as armadas das Ilhas e da costa por reinados



Apêndice 6

Distribuição das cartas de ofício outorgadas aos homens do mar por reinados

Homens do mar	D. João II	D. João III	D. Sebastião e D. Henrique	D. Filipe I	D. Filipe II	D. Filipe III	Total
Alcaide do Mar			3				3
Almirante da Armada						3	3
Auditor da Armada						1	1
Bombardeiro	16	183	153	4	4	2	362
Capitão		39	3		8	1	51
Capitão da Infantaria da Armada						17	17
Capitão do Mar		2					2
Capitão do Mar e da Guerra						25	25
Capitão dos Artilheiros						4	4
Capitão dos Bombardeiros	1	2					3
Capitão Geral da Armada						1	1
Capitão-mor						2	2
Capitão-mor da Armada		10			10	10	30
Capitão-mor do Mar		7					7
Carregador de nau					1		1
Condestável dos Bombardeiros	1	15				1	17
Condestável-mor dos Bombardeiros			1				1
Escravo		1					1
Escrivão		1					1
Guarda das Caravelas		1			1		2
Guarda das naus			2	1			3
Guarda-mor das naus			1		1	1	3
Guarda-mor do Mar			1				1
Patrão das Galés	1						1

Homens do mar	D. João II	D. João III	D. Sebastião e D. Henrique	D. Filipe I	D. Filipe II	D. Filipe III	Total
Patrão das Naus		1					1
Patrão e Piloto						1	1
Piloto				1	1	4	6
Piloto-mor		1	1			2	4
Total	19	263	165	6	26	74	553

Apêndice 7

Distribuição dos cargos referentes aos homens do mar por reinados

Cargos – Mar	D. João II	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião e D. Henrique	D. Filipe I	D. Filipe II	D. Filipe III	Total
Alcaide do Mar				4				4
Almirante da Armada							4	4
Almirante dos galeões da Armada						2		2
Almirante do Reino							1	1
Artilheiro							1	1
Auditor da Armada							2	2
Bombardeiro	16	4	187	162	4	5	3	381
Capelão							1	1
Capitão			43	6		29	6	84
Capitão da Infantaria da Armada							17	17
Capitão de Armada		1				5	3	9
Capitão do Mar			2					2
Capitão do Mar e da Guerra							25	25
Capitão dos Artilheiros							4	4
Capitão dos Bombardeiros	1		2					3
Capitão Geral da Armada					1	1	3	5
Capitão Geral das Galés do Reino					1	1	1	3
Capitão-mor	1					6	3	10
Capitão-mor da Armada		3	10	6		36	25	80
Capitão-mor do Mar			7			1		8
Capitão-mor do Reino			2					2
Carregador de nau						1		1
Condestável dos Bombardeiros	1		15		1		1	18

Cargos – Mar	D. João II	D. Manuel	D. João III	D. Sebastião e D. Henrique	D. Filipe I	D. Filipe II	D. Filipe III	Total
Condestável-mor dos Bombardeiros				2				2
Escravo			2					2
Escrivão		1	3			1		5
General de esquadra da Armada						1		1
Geral	1	1			3	4	2	11
Grumete				1				1
Guarda das Caravelas			1			2		3
Guarda das naus				2	1	1		4
Guarda de carga						4		4
Guarda de navios							1	1
Guarda-mor das naus				1		2	2	5
Guarda-mor do Mar				1				1
Mareante	11	1	33	24	7	6		82
Marinheiro			1			1		2
Meirinho da Armada						1		1
Mestre de Caravelas	2							2
Mestre de Carreira						1		1
Mestre de Nau						1		1
Mestre de Navios				1				1
Patrão das Galés	1							1
Patrão das Naus			1					1
Piloto				1	1	3	7	12
Piloto-mor			1	1	1		2	5
Piloto-mor do Reino						1		1
Total	34	11	310	210	19	115	113	814

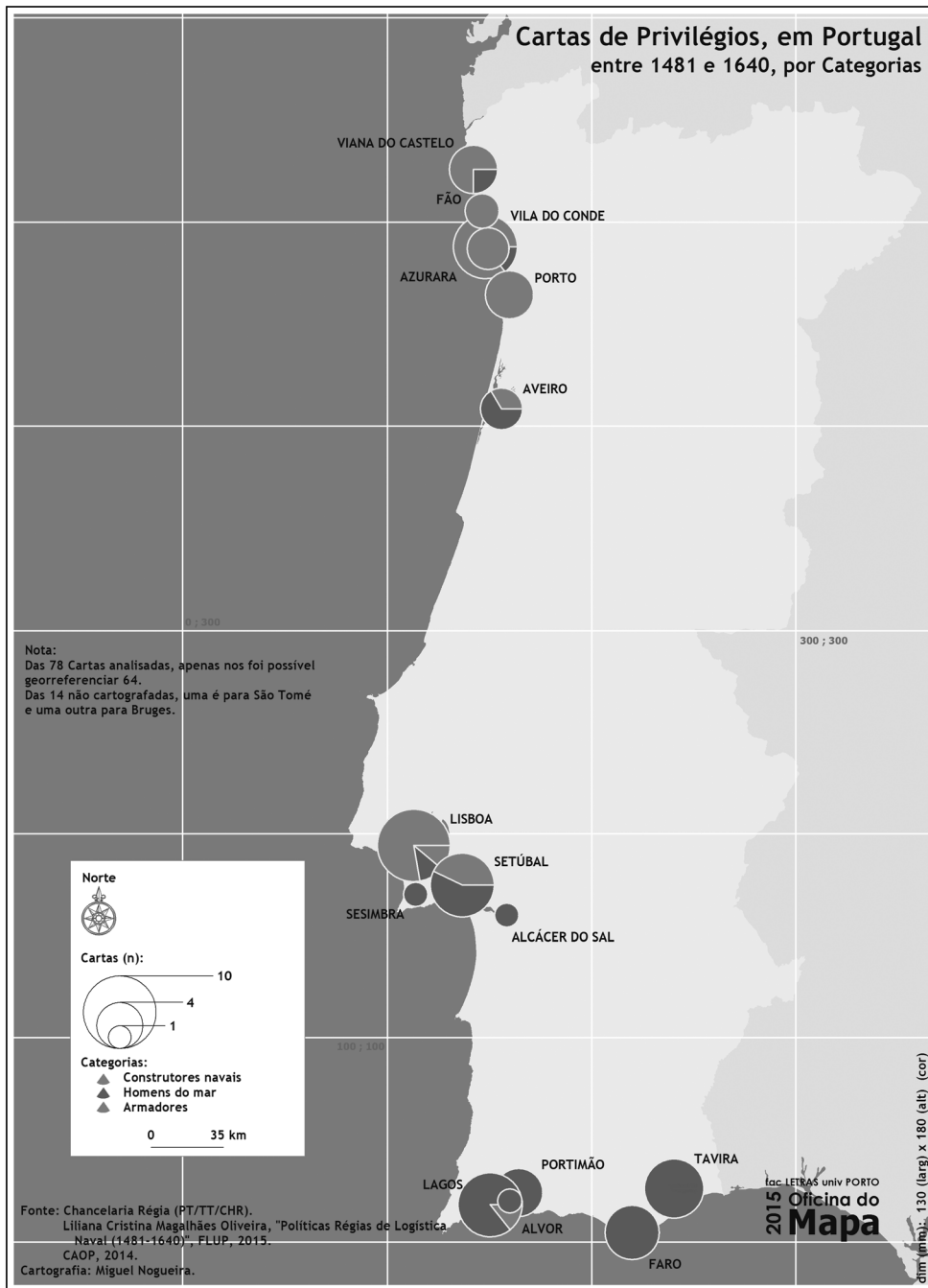
Apêndice 8

Distribuição dos cargos relativos a Capitães e Capitães-mor por carreiras marítimas

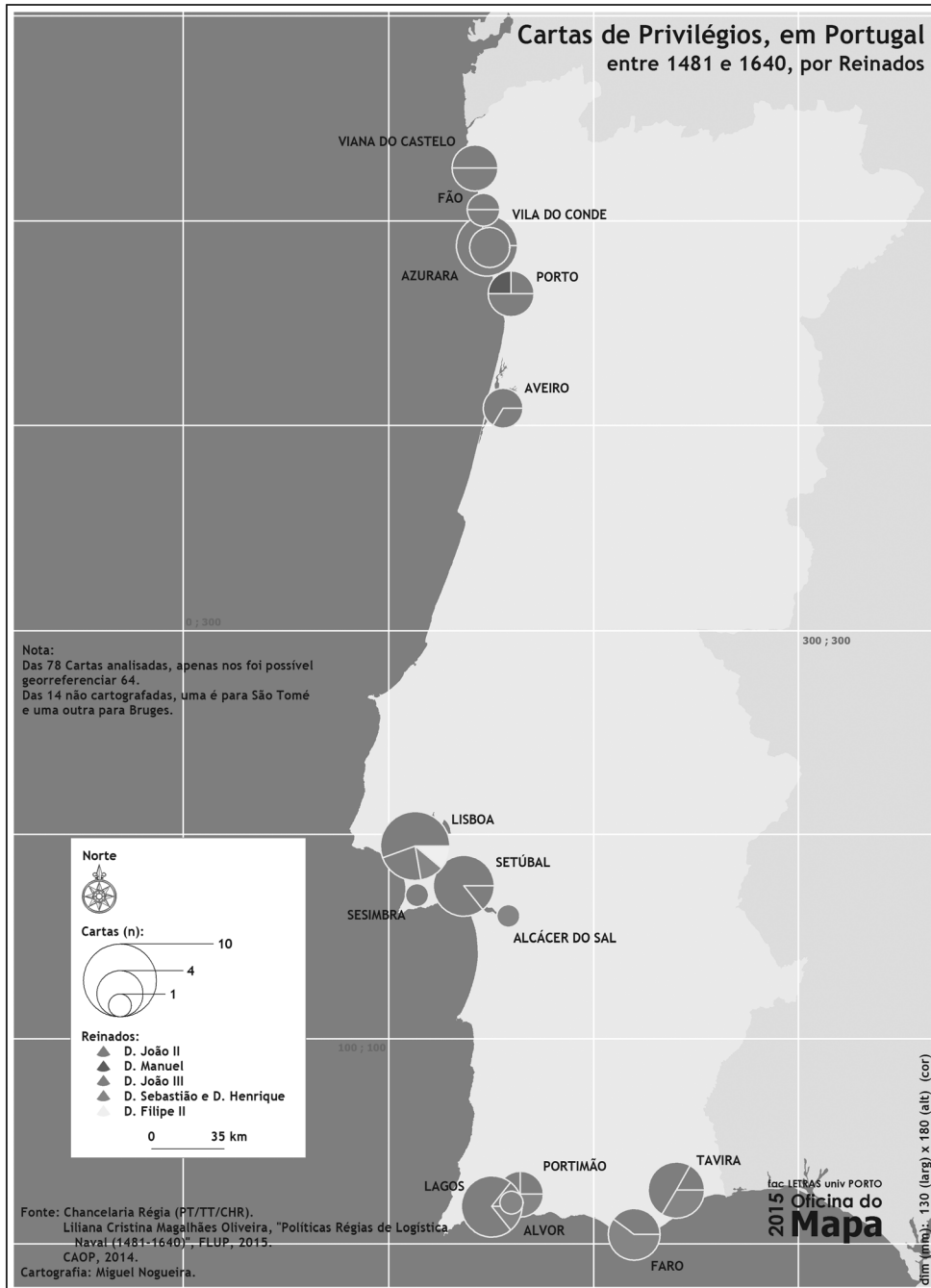
	Capitão	Capitão-mor	Total
Caravela	3		3
Maldivas	1		1
Sofala	2		2
Caravelão	1		1
Mina-S.Tomé	1		1
Embarcação	3		3
Calaiate	1		1
Índia	1		1
Malaca	1		1
Galeão	2		2
S/ R	2		2
Galeotas	1		1
Mina	1		1
Nau	29	6	35
Ceilão	1		1
Cochim	3		3
Índia	17	6	23
Índia-Banda	2		2
Índia-Ceilão	1		1
Índia-Malucas	1		1
Índia-Moçambique	1		1
Índia-Ormuz	1		1
Índia-Pegu	1		1
Moçambique-Sofala	1		1
Navio	11		11

	Capitão	Capitão-mor	Total
Algarve	1		1
Ceuta	1		1
Índia	2		2
Madeira	1		1
Maldivas	1		1
Sofala	3		3
S/ R	2		2
Viagem	34	3	37
Ceilão	3		3
China	1	3	4
Choramandel	1		1
Goa-Moçambique	1		1
Índia	14		14
Índia-Moçambique	1		1
Malucas	1		1
Mina	3		3
Moçambique	2		2
Moçambique-Sofala	1		1
Pará	1		1
Pegu	2		2
Sofala-Moçambique	2		2
S/ R	1		1
S/ R		1	1
Arzila		1	1
Total	84	10	94

Apêndice 9



Apêndice 10



POLÍTICAS RÉGIAS DE LOGÍSTICA NAVAL (1481-1640)

LILIANA OLIVEIRA



POLÍTICAS RÉGIAS DE LOGÍSTICA NAVAL (1481-1640)

LILIANA OLIVEIRA

