

LUANDA: UMA ESCALA OCASIONAL DA CARREIRA DA ÍNDIA, EM COMEÇO SEISCENTISTA. ABUSOS, CONFLITOS E CONTRABANDOS EM TERRA E NO MAR

Artur Teodoro de Matos

Ao longo do século XVI foram sendo definidas as escalas da carreira da Índia em função das rotas, dos ventos e das necessidades dessa longa e penosa viagem. E, se algumas já haviam sido bem determinadas pelas navegações anteriores – como a de Angra – as demais foram-se estabelecendo por razões de navegação, de interesses económicos ou determinações reais. Assim aconteceu com a escala da Baía no Brasil e mais tarde a do Rio de Janeiro, ou até com a de Santa Helena no Atlântico Sul. Acrescentaríamos até, que só Angra no Atlântico e a ilha de Moçambique no Índico foram permanentemente paragens regulares e essenciais desse trajecto através do Atlântico e do Índico.

As naus com destino ao Oriente largavam de Lisboa em finais do Inverno ou começo da Primavera e deveriam, em princípio, dobrar o cabo da Boa Esperança até à primeira quinzena de Julho, fazendo depois a rota por dentro da ilha de S. Lourenço (Madagáscar), até Moçambique. Se o transpusessem mais tarde era preferida a rota por fora da referida ilha.

As viagens de regresso iniciavam-se geralmente em Dezembro ou começos de Janeiro. A partir do cabo da Boa Esperança os navios seguiam na direcção da ilha de Santa Helena e de Ascensão – até serem desaconselhados de o fazerem já no século XVII por causa das investidas holandesas – passando depois próximo de Cabo Verde. A Norte destas ilhas iniciava-se a bem conhecida «volta pelo largo» até aos Açores, onde os deviam aguardar a *armada das ilbas*. Escalando a ilha Terceira, seguiam depois para Portugal Continental.

É nestas derrotas, impostas por condições geográficas, que se inscrevem as escalas da carreira da Índia. Mas é evidente que, tendo esta linha de navegação sido estabelecida sobretudo para transporte de especiarias da Índia para a Europa, as escalas seriam apenas as de carácter técnico e no menor número possível. Por razões de natureza económica interessava encurtar tempo e evitar paragens que sempre atrasavam a viagem. Aliás, à medida que ia aumentando o conhecimento náutico da carreira e a capacidade de transporte dos navios, diminuía, de um modo geral, a duração da viagem, limitando-se no final do século XVI a uma só escala na ida e a uma ou duas no regresso.

Adiante-se, contudo, que os regimentos aconselhavam a que as naus passassem à vista de certas ilhas, cabos ou outros pontos da costa facilmente identificáveis. Deste modo os pilotos teriam a possibilidade de confirmar ou corrigir os pontos que levavam marcados nas suas cartas de bordo. Os textos referentes aos primeiros anos do século XVI, que documentam a navegação de Lisboa à Índia, revelam por vezes incertezas quanto aos lugares a preferir como escalas. Previa-se, por exemplo, que Ribeira Grande, na ilha de Santiago, fosse um lugar de reabastecimento ou, com o mesmo fim, Angra de Bezeguiche (Dakar)¹.

A partir de Cabo Verde, as armadas seguiam frequentemente em viagem directa para o Sudoeste africano, podendo aí escalar a Aguada de S. Brás, para de novo se aprovisionarem de água potável, podendo ser substituída por Angra da Roca, também referida para reagrupamento das naus que por qualquer motivo se tivessem afastado da armada.

Na torna viagem para Portugal, depois da escala de Moçambique no Índico (sobretudo se se fizesse a viagem por dentro como era habitual), os navios desciam o canal do mesmo nome e avistavam o cabo da Boa Esperança. Dirigiam-se então à ilha de Santa Helena, que quase todos os capitães tocavam para se reabastecerem de água, carne, lenha, fruta e para reagrupamento da armada. Seguindo depois para Norte, passavam próximo do arquipélago de Cabo Verde, iniciando a «volta pelo largo» até aos Açores e daqui à costa do continente português.

¹ A. Teixeira da Mota, «Ilha de Santiago e Angra de Bezeguiche, escalas da carreira da Índia», in *Do Tempo e da História*, II, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 1968, pp. 141-149.

O piloto Aleixo da Mota, no seu roteiro de começo de seiscentos, alertava para a necessidade de aportar a Luanda após dobrado o cabo da Boa Esperança. Explicava que havendo «falta de mantimento ou outra cousa que seja forçado tomar Angola para remediarem as faltas que houver», deveriam navegar até à enseada do cabo das Agulhas e dali a Luanda.² Aliás os frequentes temporais que ocorriam na passagem deste cabo provocavam delongas e estragos nas naus, que as forçavam a reabastecer de água e a reparação urgente, para que pudessem continuar a viagem até Lisboa.

Assim aconteceu, por exemplo, já em 1587 com a nau *Reis Magos*, conduzida por João Gago de Andrade, que ao regressar da Índia e depois de invernar em Moçambique, «fez muita água no cabo da Boa Esperança e veio ter a Angola, onde se reparou e dali foi encalhar na ilha de S. Tomé»³. O mesmo aconteceu em 1594 com Francisco de Melo, regressado da Índia na nau *Chagas* que, «por lhe quebrar o mastro do traquete com tormenta junto do cabo da Boa Esperança», arribou a Moçambique onde invernou⁴. Mas ao dobrar de novo o mesmo cabo, as «tormentas e trabalhos» foram tais, que a obrigou a alijar muita fazenda. E, não podendo tomar Santa Helena, por haver informação de lá irem os ingleses, rumou a Luanda, onde se proveu de água e mantimentos. Fazendo-se à vela para Lisboa, à vista do Faial, acabaria devorada pelo fogo, na «cruel e medonha batalha» com três naus inglesas, como a classificou M. Estácio do Amaral⁵.

Em 1606 é Pero da Silva, capitão da nau *Conceição*, que depois de ter encalhado e perdido o leme na ilha de S. Lourenço, voltou a Moçambique onde o substituiu, acabando por ter de aí invernar.

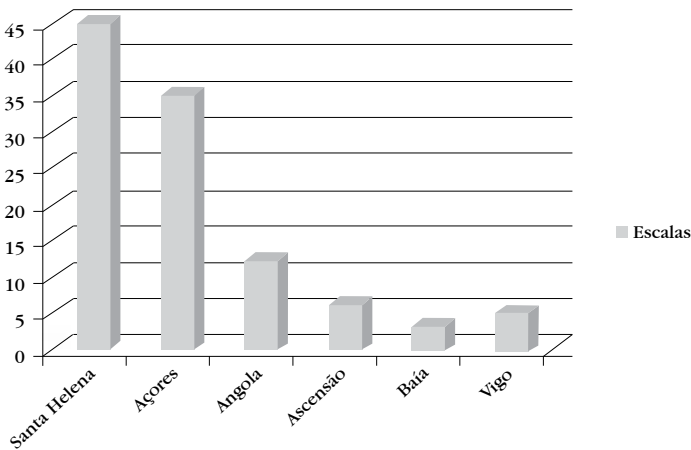
² In *Roteiros Portuguezes de Viagem á India nos séculos XVI e XVII*, publicados por Gabriel Pereira, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, pp. 158 ss.

³ *Relação das Nãos e Armadas da Índia com os sucessos dellas que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiosos, e amantes da Historia da India* (*British Library, Códice Add. 20902*), leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1985, pp. 89-90.

⁴ *Relação das Nãos...*, já cit., pp. 95-96.

⁵ «Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas com os ingleses entre as ilhas dos Açores...», escrita por Melchior Estácio do Amaral, in *História Trágico-Marítima*, compilada por Bernardo Gomes de Brito, edição dirigida por Damião Peres, vol. V, Porto, Livraria Fernando Machado, 1937, pp. 175-249.

Mas ao transpor o cabo da Boa Esperança perdeu-o novamente, tendo seguido para Luanda onde arranjou outro. Prosseguindo a viagem, nova tempestade se abateu sobre a nau, chegando à ilha Terceira quase destroçada sendo, por isso, obrigada a descarregar a fazenda. Esta acabaria por seguir para Lisboa nos navios de uma outra armada⁶. O porto de Luanda continuaria a ser procurado anualmente até 1611 por navios regressados da Índia que ali arribavam para se repararem dos danos causados pelas intempéries da viagem e à busca de água e alimentos⁷. Num levantamento feito ao número de escalas atlânticas da torna-viagem da Índia, nos anos de 1550 a 1649, verificou-se que Santa Helena e os Açores (sobretudo Angra) atingiram os valores máximos, 42 e 35%, respectivamente, mas Luanda ocupava a terceira posição, com 12% das mesmas⁸.



⁶ *Relação das Naos ...*, pp. 110-111 e Simão Ferreira Paez, *As Famosas Armadas Portuguesas 1496-1650*, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1937, p. 101.

⁷ *Relação das Naos...*, pp. 117-118, 120-121, 124 e [Carlos] A[lberto da Encarnação] G[omes], *Subsídios para o estudo da Carreira da Índia*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXI, Janeiro-Março de 1991, pp. 145-146.

⁸ Para a elaboração deste gráfico servimo-nos, sobretudo, dos elementos divulgados por Rui Landeiro, *A Carreira da Índia. Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)*, Lisboa, Fundação Oriente, 2005, quadro 15, p. 151.

Com o reabastecimento e reparação dos navios deparava-se também uma oportunidade de negócio, sobretudo para venda de fazendas transportadas clandestinamente, ou compra de mercadoria, como era a de escravos. Estamos mesmo em crer que a tripulação, neste começo seiscentista, tê-la-ia até como escala frequente, de alguma liberdade e ocasião de comércio.

*

Em Março de 1628 regressavam de Goa para Lisboa a nau *Bom Jesus do Monte Calvário* e o patacho *Nossa Senhora da Guia*, sob o comando, respectivamente, de João de Sequeira Varejão e Lourenço Mouzinho. Na *Calvário* voltava a Portugal D. Francisco da Gama, que terminara o seu governo em Goa acusado de abuso de poder e com os bens sequestrados⁹. Após dois meses de viagem, o patacho afastou-se da nau, acabando por ir fazer aguada a Pernambuco. Mas ao sair deste porto, seria assaltado e tomado pelos holandeses, em 31 de Outubro do mesmo ano¹⁰.

Em meados desse mês, era a nau *Bom Jesus do Monte Calvário* que, abarrotada de carga e por lhe faltar água, arribava a Luanda, depois de «três meses e meio de tormentas no cabo da Boa Esperança»¹¹ e da «muita água que entrou na nau», que causou perdas e danos em muitas fazendas¹². Perante a emergência, até o conde da Vidigueira se sentiu obrigado a esvaziar as suas despensas e «abater» as pipas de água que mais tarde lhe custariam 2 000 réis cada uma e a proteger toda a canela destinada a solidariedade.

Dessa escala em Luanda, ocorrida de 13 de Outubro a 16 de Dezembro desse ano de 1628, um autor desconhecido, mas homem instruído, bem informado, experiente e até conhecedor da termino-

⁹ Sobre este bisneto de Vasco da Gama, veja-se de Nuno Vila-Santa, «Gama, D. Francisco da, 1565-1632» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* e bibliografia aí indicada.

¹⁰ *Relação da Náos...*, já citada.

¹¹ BPN, Reservados, cx. 26, n.º 153, *Das armadas que partiram para a Índia (1509-1640)*, transcrição de Paulo Guinote.

¹² «Relatório sobre a pimenta e mais carga nas naus *Jesus* (ou *Bom Jesus* e *Monte Calvário*) saída de Portugal em 1627 e que chegou a Lisboa a 31 de Março de 1629», publicado por Rui Landeiro Godinho, in *A Carreira da Índia. Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1640)*, Lisboa, Fundação Oriente, 2005, pp. 222-223.

logia naval, do quotidiano destas viagens e dos muitos negócios que aí se faziam, entendeu redigir um extenso e bem elaborado relatório. Em circunstanciada narrativa denunciou as tropelias, desacatos e fraudes que observou nesse porto e a bordo, advertindo também para a urgência de legislar-se de modo a prevenir tais desaforos. Teria certamente o propósito de o fazer chegar à Coroa, para castigo dos corruptos e precatos de novos abusos e conflitos¹³.

Durante a permanência neste porto africano a nau aproveitou para descarregar fazendas. Muitas delas haviam sido registadas no livro da nau, mas muitas mais fora desse assento, por certo trazidas clandestinamente e em lugares indevidos. Aliás, em virtude das grandes perdas que havia nas naus dessa carreira por regressarem do Oriente «sobrecarregadas e mal arrumadas» e assim dificilmente resistirem aos temporais, fora publicado, em 1604, a regulação da carga e descarga dessas embarcações¹⁴. O cap. 2 informava que:

A experiência nos tem mostrado que as mais das naus que se perdem nesta carreira é por causa das desordens que há na Índia na carga e arrumação delas, porque as sobrecarregam de maneira que não podem navegar nem marear nas tormentas que acham. E assim se perdem, abrindo-se com o grande peso que trazem, outras soçobrando com o muito volume¹⁵.

Nele apontavam-se também os responsáveis de tais procedimentos:

Uma das cousas por que as naus vem sobrecarregadas e avolumadas é que os capitães-mores, capitães de viagem, mestres, pilotos e oficiais delas vendem seus agasalhados a mercadores e outras pessoas, pela qual razão trazem suas matalotagens e fazendas pelo corpo das ditas naus e suas aguadas, pelas mesas de guarnição, chapitéu, castelo de proa¹⁶.

O Vice-rei D. Francisco da Gama, pouco antes de regressar ao Reino, respondia a D. Filipe III sobre a questão dos agasalhados e

¹³ ANTI, *Convento da Graça de Lisboa*, Misc. Ms., tomo I, fls. 567-571, *Lembrança que fiz de cousas que pertencem ao serviço de Sua Majestade*.

¹⁴ «Treslado do Regimento novo sobre a carga e descarga das naus da Índia», Lisboa, 17 de Fevereiro de 1604, in Rui Landeiro Godinho, *A Carreira da Índia*, já cit., doc. I, pp. 210-215.

¹⁵ *Regimento* acima cit., p. 210.

¹⁶ *Regimento*....., já cit., p. 211.

queixava-se dos capitães forçarem os guardas a deixarem embarcar tudo quanto queriam, ameaçando-os de represálias na viagem¹⁷.

Sobrecarregada a nau *Calvário*, após a chegada a Luanda foram apressadamente vendidas muitas fazendas na praia e nas lojas de Luanda, à semelhança do que acontecia em Goa, «sem ninguém o impedir». E se os fardos não puderam ser quantificados, sabia-se que os moradores haviam pago por eles 40 000 cruzados¹⁸ em ouro e prata, segundo aludia publicamente Fernão de Sousa, então governador e capitão-geral de Angola¹⁹. Este soubera-o «pelos ourives locais que o pesaram, o que não faziam senão depois das compras feitas», garantia o mesmo governante. Muito desse metal precioso seguiria para o Reino na nau *Calvário*, na fragata de aviso e caravela que largaram ainda antes daquela. Levariam ainda muitos escravos comprados pelos homens da nau²⁰. Recorde-se que o comércio negreiro existente entre Angola e as colónias americanas de Castela propiciava o contrabando de tais metais.

Os oficiais da Câmara de Luanda também logo espreitaram a oportunidade de negócio, pelo que solicitaram a Fernão de Sousa que mandasse desembarcar 200 corjas de beirames²¹ que permitiriam a confecção de 1 000 peças à maneira da Índia, pagando logo cada uma de direitos 6 500 rs., arrecadando assim a Coroa 16 500 rs²². É que – justificavam os vereadores – além do benefício imediato para a Fazenda Real, animaria a economia local, permitindo aos moradores saldar as dívidas ao fisco, já que, nesse ano, haviam-lhe faltado uma nau de Lisboa e seis de Sevilha²³.

¹⁷ Resposta do Vice-rei D. Francisco da Gama a uma carta de D. Filipe III sobre os agasalhados vindos da Índia, Goa, 12 de Fevereiro de 1625, in Rui Landeiro Godinho, *A Carreira da Índia*...., já cit., p. 218.

¹⁸ 16 000 000 réis.

¹⁹ Além das muitas fazendas desembarcadas e vendidas em Luanda, no relatório sobre a pimenta e mais carga vinda na nau *Bom Jesus e Monte Calvário*, são referidos os direitos das fazendas que chegaram a Lisboa e, nomeadamente, as 310 corjas e 14 panos de roupas pretas para o trato da Mina que totalizavam 21 fardos.

²⁰ ANTT, *Convento da Graça de Lisboa*, Misc. Ms. tomo I, fls. 567-571, *Lembrança*...., doc. já cit.

²¹ Uma vintena de beirames: pano fino da Índia.

²² Segundo a mesma fonte, se o negócio ocorresse na Índia, os direitos ascenderiam já a 26 500 rs.

²³ *Lembrança*...., fl. 568.

O governador diligenciando a satisfação do pedido, solicitou a fazenda a um mercador que vinha da Índia, de nome Manuel Dias da Silva. Este, satisfeito, prontamente lha disponibilizou, até porque a trazia em lugar «donde a podia retirar com facilidade», oferecendo «fianças seguras ou bisalhos de pedraria» de direitos²⁴. O capitão João de Sequeira Varejão é que não lhe facilitaria o desembarque, pelo que o negócio não se concretizou.

Embora se tivesse murmurado da «frieza» do governador ao tratar de assunto de tanto proveito para a Fazenda Real, o certo é que o capitão da nau não o permitiu. Segundo o piloto, através do capitão de mar António Camelo, Sequeira Varejão e o escrivão haviam adquirido muitos beirames e holandilhas²⁵, no leilão feito pela morte do guardião da nau, Luís de Carvalho. E porque tal procedimento lhes fosse vedado, era urgente desembaraçarem-se dessas fazendas na primeira oportunidade, escapando assim a alguma denúncia ou até ao seu confisco e castigo no destino.

Perante o escrivão, que era também cúmplice no negócio, o capitão da nau «por se sanear das desordens que sobre isso se lhe imputavam» e já a navegar, forçou o piloto Miguel Martins a testemunhar. Todavia este garantiria, uma vez mais e formalmente, que capitão e escrivão haviam desembarcado muitas fazendas, que seriam vendidas por ordem do capitão do mar André Camelo, passando o escrivão 350 000 rs. por letra para Lisboa.

Revoltado e talvez assustado pela denúncia, o comandante ordenou uma devassa, valendo-se do seu «íntimo amigo» e companheiro de viagem Dr. António da Cunha, que fora desembargador e juiz dos feitos em Goa e de António da Fonseca como escrivão. O piloto insistiu na delação ao capitão e ao escrivão, embora os marinheiros, com temor do comandante, «testemunharam como ele quis». Daí sugerir-se ao Rei que mandasse queimar esta devassa, porque fraudulenta e a substituísse por outra, elaborada «por um juiz muito inteiro», que soubesse «aclarar as grandes desordens que neste particular houve»²⁶.

Os negócios de Sequeira Varejão não se ficariam pelas fazendas. Para além dos agasalhados que lhe eram permitidos, havia negociado

²⁴ *Ibidem*, fl. 568.

²⁵ Imitação de tecido da Holanda, fabricado na Silésia.

²⁶ *Lembrança...*, fl. 367.

com alguns grumetes e marinheiros a compra de canela a meias ou a «partido do meio» como então se dizia, além da sua venda em Lisboa a preço combinado. Para isso garantiu-lhes o dinheiro para a compra e até permitiu que a colocassem em lugares proibidos, como o convés, xareta²⁷, castelos²⁸ e até por fora da nau. Aliás o mesmo capitão havia trazido na xareta tão grande quantidade de fardos de arroz que a arrombou, causando «grande prejuízo para a navegação»²⁹.

Em Angola e sem conhecimento do piloto, mandaria retirar o salitre do lugar da proa, ali posto por ordem do vedor da Fazenda de Goa e colocá-lo três curvas atrás, «descompassando» assim a nau em proveito do mestre e do escrivão e de outros que «traziam roupas que venderam em Angola»³⁰. Ciente do mau proceder, antecipou-se a mandar levantar um auto pela mão cúmplice do escrivão, valendo-se dos votos favoráveis dos coniventes. Mas o contra-mestre exigiria certidão do seu voto contrário e o carpinteiro e calafate, inconformados, arrastaram o seu parecer, acabando por lhe serem favoráveis.

A avidez e a corrupção também alastravam pela guarnição. O mestre, cobrando transporte, carregara fazendas «de partes» na curva de sisbordo³¹, que era o lugar destinado às amarras de cairo e de linho. Por isso, muita chuva cairia sobre elas, até que as recolhessem debaixo das escotilhas. A ganância atingiu até o oficial de justiça da nau, o meirinho. É que vendera a câmara das armas e munições e colocara no convés os fardos de Morrões trazidos de Goa. As chuvas e a água salgada apodrecê-los-iam, obrigando à sua substituição em Luanda³².

Como se sabe, um bom relacionamento entre o capitão e o piloto e com os demais membros da tripulação era fundamental para resolver os problemas de navegação e manter um ambiente de confiança, em viagem tão longa e cheia de dificuldades e incertezas. O capitão da

²⁷ «Rede de corda que se estendia horizontalmente a cobrir a toda do convés das naus», cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem da Marinha Antiga e Actual*, 2.^a ed., Lisboa CEHU, 1974, p. 546.

²⁸ «Superestrutura que se ergue acima do convés», cf. H. Leitão, *ob. cit.*, p. 148.

²⁹ *Lembrança...*, fl. 568.

³⁰ *Lembrança...*, fl. 570.

³¹ «Grande abertura, com porta, feita no costado à altura de um pavimento, destinada ao embarque e desembarque de objectos pesados ou de grandes dimensões», cf. H. Leitão, *ob. cit.* p. 484.

³² *Lembrança...*, fl. 569.

nau, ainda antes de chegar a Angola, já havia tido algumas desavenças com o piloto Miguel Martins. Ao contrário, pelo escrivão «com quem sempre se entendeu», nutria clara simpatia e mantinha uma evidente cumplicidade, reforçada pelos negócios escusos.

Esclareça-se, a propósito, que a discórdia terá começado em Janeiro, ainda em Goa, por Miguel Martins se furtar a ser procurador de um mercador de Goa, Manuel Gomes da Costa, certamente amigo de Varejão e talvez até seu fornecedor de fazendas. Perante a insistência do capitão e a recusa do piloto, no quente da discussão, aquele acabaria por agredir o piloto «com uma cana de Bengala». O observador e autor desconhecido do relato, mas avisado, alertaria para que se o Rei prescindisse de castigar o capitão por tamanha afronta e tão mau exemplo, os «danos e inconvenientes» seriam incalculáveis. E aproveitou para lembrar a escassez de bons pilotos nesta carreira porque, como advertiu: «sempre encontrará Sua Majestade homens para capitães das naus tão ordinários como João de Sequeira», mas certamente «não tem dous tão eficientes como Miguel Martins»³³.

Constata-se que o desempenho de João de Sequeira Varejão é bastas vezes motivo de censura e a parcialidade e ambição contínuas e desmedidas chocavam o autor. Em Angola, por exemplo, entendeu dispensar o único batel da nau ao seu amigo André Camelo, capitão do mar, para que ele livremente circulasse. Deste modo poderia certamente vender mais rápida e despercebidamente as fazendas que lhe havia adquirido. Mas o piloto apressou-se e logo rogou ao governador que o não permitisse, por ser indispensável ao serviço do navio ali ancorado. O pedido seria satisfeito, com o descontentamento do capitão, que por isso mostrou «grande sentimento», agravando-se ainda mais o relacionamento entre eles. Sequeira Varejão, porém, prosseguiria na saga de defeso negócio: os escravos:

O capitão mandou colocar pregão para que ninguém trouxesse escravos de Angola sob pena de 200 cruzados e a sua perda. É que a experiência havia mostrado que os escravos haviam provocado muitas doenças e mortes na gente branca que regressava da Índia. Apesar disso embarcaram alguns escravos, limitando-se o capitão a mandá-los leiloar, vendendo-os apenas pelo custo do frete, com natural prejuízo para a Fazenda Real³⁴.

³³ *Lembrança...*, fl. 568.

³⁴ *Lembrança...*, fl. 569.

O delator sugeriria ao Rei que mandasse apreender tais escravos por terem sido adquiridos desrespeitando o pregão, como interditar futuramente a sua compra e embarque naquela escala. Lembrava ainda que se exigissem os 200 cruzados que pôs de pena a quem trouxesse escravos, já que «dissimilou com alguns»³⁵.

A manutenção da ordem e da disciplina a bordo eram essenciais e tornavam-se uma prioridade. Daí o Rei insistir nessa recomendação em alguns regimentos. É que se há notícias de viagens em que tais preceitos eram respeitados, muitos mais há em que o desmazelo e as alterações eram frequentes no quotidiano de bordo. Durante esta viagem da nau *Calvário* de 1628 aconteceram muitos furtos e delitos a bordo, sem que ninguém fosse castigado. Nem mesmo – exemplifica o autor – «dar um marinheiro em outro com um corno»³⁶. Também o farol da nau apenas se acendera em escassos dois meses, o mesmo acontecendo às bitáculas³⁷ da tolda do capitão, porque o despenseiro deixara roubar o azeite. E porque o capitão ignorou o acontecido, D. Francisco da Gama tomou a iniciativa de o disponibilizar até Luanda³⁸.

A negligência estendia-se a outros membros da tripulação. O mestre, por exemplo, recusara-se sempre a trazer no chapitêu³⁹ um barril com arpoeira para socorro de alguém que caísse ao mar. E foram vários os acidentes ocorridos nesta viagem, salvando-se apenas um jovem por se conseguir agarrar a um «rabem de roupa»⁴⁰.

Em viagens tão longas, os jogos – além de outras distrações – ocupavam lugar de eleição, sempre que as condições do mar os permitiam. Entre eles, o das cartas e o de dados a dinheiro, haviam sido proibidos no Reino e a bordo, pela ruína financeira que causavam e pelos desentendimentos e zaragatas que provocam. Apesar disso, «nesta nau jogaram muitos homens do mar os remédios que levavam para as suas mulheres e filhos», garantia a mesma fonte⁴¹. A interdição

³⁵ *Lembrança...*, fl. 569.

³⁶ *Lembrança...*, fl. 568.

³⁷ «Caixa de madeira colocada por ante a vante da roda ou da cana do leme», cf. H. Leitão, *ob. cit.*, p. 96.

³⁸ *Lembrança...*, fl. 569.

³⁹ O mesmo que alcáçova: «construção que no castelo da popa se erguia sobre a tolda», cf. H. Leitão, *ob. cit.*, pp. 26 e 156.

⁴⁰ *Lembrança...*, fl. 569.

⁴¹ *Lembrança...*, fl. 570.

existente, ao que se dizia, não impediu que o capitão os consentisse pelos «benefícios que o meirinho tinha dos baratos⁴²», de que recebia uma parte. Aliás o mesmo oficial de justiça asseverava ter provisão do exclusivo da autorização e dos proveitos.

Outra transgressão denunciada é a do transporte de escravas, já que estava proibido. Só homem casado, que viajasse com sua mulher, as poderia trazer, mas em lugar fechado. Contrariando a lei, algumas haviam sido embarcadas e metidas nos agasalhados do contra-meste. E se o procedimento era já em si ilícito e até imoral, mais se agravou com o seu comportamento, não o remediando quem o poderia fazer, até porque fora disso informado. Propõe-se, por isso, da parte da Coroa, uma resposta «rigorosa» para que tais «desserviços» fossem punidos e não se repetissem⁴³.

*

Neste começo Seiscentista a compra de capitânicas e escrevaninhas da carreira da Índia era comum. Tal prática se poderia alargar o âmbito de recrutamento e, sobretudo, garantir receita ao Erário Público, por outro subvertia critérios de competência e de idoneidade que o cargo exigia. É certo que os assuntos de navegação competiam ao piloto, mas o capitão da nau, como escreveu Pyrard de Laval «tem mando sobre todo o navio e gente que vai nele»⁴⁴. O escrivão era também ofício de grande importância e responsabilidade, pois como notou o mesmo autor, tinha «poder em tudo... e não há nada que toque ao interesse de el-Rei como de particulares que ele não escreva e regista tudo»⁴⁵.

João de Sequeira Varejão comprara a D. Rodrigo Lobo a capitania da viagem da carreira da Índia de 1628⁴⁶. Sete anos depois, invocando-se «satisfação na serventia», era provido no cargo de almirante da armada de socorro enviada ao Brasil e da qual era governador o

⁴² Comissão cobrada ao jogo.

⁴³ *Lembrança...*, fls. 570-571.

⁴⁴ Francisco Pyrard de Laval, *Viagem de...*, vol. II, versão de Heliodoro da Cunha Rivara, Porto, Livraria Civilização, s/d, pp. 142-143.

⁴⁵ Idem, *ibidem*, p. 143.

⁴⁶ ANTI, *Cbancelaria de D. Filipe III*, liv. 3, fls. 10v-11v; liv. 16, fls. 91-91v; liv. 17, fls. 65v-66v e liv. 38, fls. 46v-48.

mesmo Rodrigo Lobo⁴⁷. Apesar do repreensível desempenho na viagem à Índia, em Março de 1640 largava de novo de Lisboa como capitão-mor da armada que conduziu a Goa o Vice-rei D. João da Silva Teles de Meneses⁴⁸.

É provável que o circunstanciado relatório de libelos não tenha chegado ao conhecimento da Coroa, ou que o poder económico, a influência, o compadrio ou o até o suborno de Varejão tenham bastado para a nova mercê⁴⁹. O autor anónimo não esconderia a sua indignação pela prática de compra de capitánias e escrevaninhas, invocando os «inconvenientes e prejuízo» para a Fazenda Real, e para a navegação. É que – acrescentava ainda – a obtenção de tais cargos era sobretudo feita por pessoas sem «qualidade e merecimentos» para o seu exercício e alcançavam-nos, quase sempre, por meios ilícitos. Insistia para que se terminasse com tão danoso sistema⁵⁰.

*

O contrabando não era exclusivo das escalas ocasionais. Também nas regulares as fraudes aconteciam. Em outra ocasião apontamos desvios de especiarias no porto de Angra, no final quinhentista⁵¹. O detalhado memorando, elaborado por António Pires do Canto – o 2.º Provedor das armadas nos Açores – em 1571 ou 1572, cujo conteúdo inspirará o regimento do Provedor de 1575, não esconde esse male-

⁴⁷ ANTT, *Chancelaria de D. Filipe III*, liv. 32, fl. 249, carta patente de 15 de Maio de 1635.

⁴⁸ *Relação das Náos...*, p. 174.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 174.

⁵⁰ *Lembrança...*, fl. 143. Sobre o assunto veja-se de Francisco Ribeiro da Silva, «Venalidade e hereditariedade dos ofícios públicos em Portugal nos séculos XVI e XVII. Alguns aspectos» in *Revista de História* (1988) 8, Porto, Faculdade de Letras, pp. 203-214 e de Maria Manuela Sobral Branco, *Relação de todo o dinbeiro que se fez na venda de cargos e fortalezas que se venderam por ordem de Sua Majestade neste Estado da Índia (1639)*, feita por Gregório de Pina, Lisboa, 1992 (dissertação complementar de doutoramento em História da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, policopiada).

⁵¹ In *A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia* separata do *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa – Actas*, Estudos de História e Cartografia Antiga – Memórias n.º 25, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985, pp. 71-72.

fício e tenta preveni-lo⁵². Na centúria seguinte é o próprio Provedor das armadas nos Açores, João do Canto de Castro, que será acusado de um conjunto de infrações e crimes, acabando por ser absolvido⁵³. Embora tenha ficado sujeito ao pagamento das «custas do seu livramento», atendendo à qualidade das provas e ao período de suspensão do cargo, é mandado em paz. Todavia o Provedor da Fazenda, Diogo Ribeiro de Macedo, não se conformou e recorreu da sentença para o Corregedor, elencando as seguintes acusações:

Que tratava mal os mestres das caravelas que vêm às Ilhas e lhes tirava botijas de azeite, fazendo-lhe «ruim pagamento»; que desviara, em proveito próprio, barris de pólvora; que ao ser-lhe solicitado o pagamento das novas pipas que encomendara, recusou fazê-lo, remetendo-o para a livrança que lhe dariam de outras pipas que haviam feito para Sua Majestade; que mandara vender, por Manuel André, uma amarra de Sua Majestade e ordenara que fossem levados sacos vazios para sua casa; que no tempo da guerra [da Restauração] mandara fretar um navio «que não tinha préstimo algum», por preço elevadíssimo, apenas porque o mestre lhe dera 300 varas de pano de linho e algumas pipas vazias; que havia desviado da alfândega da cidade 4 pipas de cal e 1 de vinho das Canárias; que exportara trigo nas caravelas del-Rei sem pagar fretes; que mandara substituir por uma aduela a asa das pipas de Sua Majestade, apossando-se depois delas; que embargava caravelas com o pretexto do serviço del-Rei e largava-as em troca de arrobas de açúcar que estas lhe davam; que tendo o Corregedor da comarca, António Raposo, mandado entregar na alfândega alguma pimenta que apreendera, o Provedor das armadas, João

⁵² Cf. Artur Teodoro de Matos, *As escalas do Atlântico no século XVI*, separata 197 do Centro de História e Cartografia Antiga, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, pp. 20-29. Idem, *O Regimento do Provedor das Armadas nos Açores*, separata de *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimientos Europeus*, organização de Francisco Contente Domingues e Luís Filipe Barreto, vol. II, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 39-50.

⁵³ Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, *Fundo Ernesto do Canto*, Manuscritos (1639-1810) vol. XI, doc. 298 fls. 21v-22. Agradecemos à Senhora Dr.^a Maria Margarida da S. M. Almeida, Técnica Superior de Arquivo, a localização, as informações e o envio dos citados fólios, cuja referência colhemos em Jorge Pamplona Forjaz, *O Solar de Nossa Senhora dos Remédios (Canto e Castro)*, Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1996, p. 161. Sobre João do Canto de Castro veja-se a mesma obra a pp. 160-167 e as fontes que o autor aí indica.

do Canto de Castro, «tomando-se de seu poder absoluto e senhor da alfândega» mandou-a entregar às pessoas a quem fora confiscada, lançando-a nas «partidas» quando se arrematara; que comprara enxárcia e outros materiais por preços baixos para Sua Majestade e registara-os por preços bem mais elevados⁵⁴.

O processo é volumoso, em consequência dos muitos depoimentos das testemunhas inquiridas, tanto da acusação como da defesa. Mas por faltarem as últimas folhas do códice, desconhece-se o resultado da apelação⁵⁵. Não obstante as denúncias serem objectivas e concretas, é muito possível que mais uma vez tenha conseguido livrar-se das malhas da justiça.

*

De notar que talvez se tenha dado até hoje relativa importância a Luanda como escala atlântica da carreira da Índia. Apesar de ocasional, terá tido maior relevância do que a historiografia lhe tem atribuído. Para isso terá contribuído a quase ausência de registos, que sempre resultam da existência de estruturas administrativas de apoio à navegação, como acontecia, por exemplo, em Angra. Utilizada para reabastecimento de água e reparação de navios, foi igualmente escala privilegiada para desembarque de fazenda não registada, de carregamento de mercadoria defesa, como eram os escravos. E este comércio acontecia num porto onde a vigilância era frouxa ou quase inexistente, proporcionando assim uma situação ideal para negócio de contrabando. Em Angra, escala regular desta e de outras carreiras, o mesmo não se verificava. Aí a redobrada atenção e até o apertado patrulhamento em terra e no mar dificultavam os desvios⁵⁶.

São hoje conhecidos muitos dos aspectos do quotidiano da carreira da Índia, sobretudo devido ao labor epistolar dos inicianos de então, relatos de acompanhantes e de alguns livros de nau e diários de

⁵⁴ Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, *Fundo Ernesto do Canto*, Manuscritos, cód. 57, fls. 8v-9v.

⁵⁵ O processo é constituído por 289 fls., faltando os últimos.

⁵⁶ Sobre o funcionamento do porto de Angra, veja-se o nosso estudo *As escalas do Atlântico no século XVI*, separata 197 de Centro de História e Cartografia Antiga, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, pp. 14-19. De particular interesse para este tema é o documento que lhe está anexo.

navegação. O relatório ou memorando, porque elaborado por autor idóneo e conhecedor dos meandros desta linha de navegação, aponta facetas até agora pouco conhecidas, como sejam o relacionamento entre os membros da tripulação, os usos e abusos desses mesmos oficiais de bordo ou alguns dos meandros do contrabando. Os procedimentos indevidos de que foi acusado João do Canto de Castro e os desvios que aconteciam no porto de Angra, demonstram, mais uma vez, que o problema do contrabando continuará a ser transversal a toda a sociedade.