

rossio 7

estudos de Lisboa

dez 2016



gabineteestudos olisiponenses

Algumas notas sobre as cargas de retorno da *carreira da Índia* no porto de Lisboa

Rui Manuel Loureiro

A cidade de Lisboa enfrenta o Oceano Atlântico bem protegida dentro do estuário do Tejo, numa posição geográfica privilegiada do ponto de vista da navegação, que durante séculos contribuiu para o sucesso do seu espaçoso porto. Desenhos e gravuras da capital portuguesa nos alvores da modernidade representam amiúde a frenética actividade da zona ribeirinha e a imensidade de embarcações em frente a ela ancoradas.¹ Lisboa fora desde sempre uma cidade portuária movimentada, mas o século XV trouxe mudanças significativas, com as grandes viagens de exploração geográfica. O estabelecimento de novas rotas marítimas em direcção a territórios situados além-mar, em regiões extra-europeias, foi um processo lento e complexo, possibilitado pela combinação de diversos factores, incluindo entre outros a introdução de melhorias técnicas nos navios existentes, tais como a caravela, o uso inovador a bordo desses navios de instrumentos de navegação astronómica, e as capacidades empresariais de alguns sectores da casa reinante portuguesa.²

A caravela portuguesa foi a verdadeira protagonista deste período de mudanças revolucionárias na navegação oceânica europeia. Pouco se sabe sobre os processos de construção naval no século XV, pois a arquitectura das caravelas constituía uma espécie de segredo de estado. Por isso, não sobrevivem quaisquer testemunhos textuais ou iconográficos sobre os respectivos processos de construção; e raros são os vestígios arqueológicos sobreviventes que permitem desvendar características técnicas desta embarcação. As descrições artísticas geralmente representam um navio de médio porte, com bordos altos, um castelo na popa, dois ou três mastros, e velas triangulares latinas. A capacidade de carga das primeiras caravelas era limitada, pois tratava-se basicamente de navios de exploração, capazes de navegar muito perto do vento e de,

inclusivamente, fazer uso de ventos contrários. Logo que as novas rotas para o litoral de África e para as ilhas do Atlântico foram estabelecidas, a caravela tornou-se mais pesada, aumentando a sua tonelagem e usando velas quadrangulares, apropriadas para navegar com ventos favoráveis.³ Na década de 1470 estaria totalmente operacional a chamada *volta da Guiné*, que envolvia uma viagem para sul, junto à costa africana, e um regresso a Portugal por uma longa rota indirecta que cruzava o arquipélago dos Açores, no meio do Atlântico. Por um processo de erro e correcção, e na sequência de incontáveis desastres marítimos, os navegadores portugueses descodificaram progressivamente os ventos e as correntes do Atlântico. A tripulação típica das caravelas com destino à Guiné, que largavam anualmente de Lisboa e doutros portos portugueses na Primavera, incluía algumas dezenas de marinheiros e soldados, sob a liderança de um capitão e a orientação de um piloto. A jornada de ida-e-volta poderia demorar até seis meses, dependendo das condições de navegação e destinos específicos. Embora o financiamento directo da Coroa portuguesa fosse fundamental nas primeiras viagens, que foram encaradas como monopólio régio, desde cedo foi tolerada, e mesmo incentivada, a participação de negociantes privados, frequentemente estrangeiros, no comércio ultramarino, quer investindo nos navios patrocinados pela Coroa, quer adquirindo as suas próprias embarcações. Durante a segunda metade do século XV, Lisboa tornou-se o centro de uma complexa rede de rotas marítimas ultramarinas, que abrangia não só diversos portos do litoral africano, e nomeadamente São Jorge da Mina (no actual Gana), mas também os arquipélagos da Madeira, Açores, Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe. Em 1488 Bartolomeu Dias navegava ao longo da parte meridional da costa de África, atingindo o Oceano Índico; e uma década mais tarde a armada de Vasco da Gama inaugurava a rota marítima directa entre Portugal e a costa ocidental da Índia. Ao rumar a Oriente, o principal objectivo dos portugueses era simples: participar no comércio internacional de especiarias asiáticas e de outros bens de luxo com destino a Europa, utilizando o recém-inaugurado caminho marítimo pela via do Cabo da Boa Esperança. O extraordinário sucesso comercial dos primeiros empreendimentos dos portugueses nos mares orientais, complementado pela consciência de que estavam perfeitamente equipados em termos militares, técnicos e logísticos para alcançar os seus objetivos, levaram-

da China e do Japão, resultando numa vastíssima rede de estabelecimentos portugueses, geridos por dezenas de funcionários civis e militares da Coroa lusitana, quer enviados da Europa em armadas anuais, quer recrutados localmente, e que eram complementados por membros de diversas ordens religiosas católicas. Com o apoio de colaboradores locais – pilotos, marinheiros, soldados, comerciantes, feitores, físicos – os portugueses rapidamente desvendaram os segredos da Ásia: a mecânica dos monções que controlavam os calendários de navegação à vela; as mais seguras rotas marítimas; os navios mais adequados para cada viagem específica; as mais ricas cidades portuárias; as

mercadorias mais valiosas; os mais importantes centros de produção e distribuição de mercadorias exóticas; os preços, medidas e pesos em uso naquelas partes. E tão importante como tudo isso, os portugueses começaram a aprender a geografia política e religiosa da Ásia, o poder militar e naval que tinham de enfrentar em cada região, onde deviam estabelecer bases, que regiões havia que evitar, onde encontrar aliados ou parceiros comerciais.⁴ A cidade de Goa – notavelmente representada no mapa publicado pelo viajante holandês Jan Huygen van Linschoten em Amsterdão em 1596 – era o epicentro do *Estado da Índia*, que estava sobretudo orientado para a rota do Cabo (cf. gravura 1).⁵

Fig. 1 – Goa numa gravura do *Itinerario de Jan Huygen van Linschoten*, Amsterdão, 1596.



A *carreira da Índia* – designação desde cedo atribuída à ligação directa entre Lisboa e Goa – foi a mais importante rota marítima controlada pelos portugueses durante o século XVI. Todos os anos, quase sempre entre Março e Abril, um número variável de navios, por vezes mais de uma dezena, largavam do rio Tejo com destino ao Oceano Índico, numa viagem geralmente sem escalas, que nunca demorava menos de seis meses. A jornada de regresso da Índia, com partidas de Goa ou de Cochim nas proximidades de Dezembro, demorava pelo menos mais meio ano.⁶ Se os quatro navios da armada de Vasco da Gama podiam transportar carregamentos de 100 a 120 toneladas cada um, com uma tripulação total de cerca de 200 homens, nas décadas seguintes as grandes naus portuguesas começaram paulatinamente a entrar em cena. Estas navios, que durante quase um século monopolizaram a *carreira* da Índia, eram muito maiores que as caravelas, podendo as mais avantajadas transportar cargas de mais de 1000 toneladas e levar a bordo quase um milhar de pessoas. As grandes naus portuguesas, equipadas com três, quatro ou cinco mastros e velas rectangulares, navegavam com ventos favoráveis em rotas bem definidas, tomando em linha de conta os calendários de navegação no Atlântico e no Índico.⁷

Muitas destas embarcações que viajaram entre Portugal e a Índia na centúria de Quinhentos aparecem representadas na iconografia da época, e mormente no manuscrito conhecido como *Memória das Armadas*, um anónimo álbum de ilustrações coloridas, datado de finais da década de 1560 (cf. gravura 2), que representa todos os navios partidos de Lisboa ano a ano.⁸ Contudo, os detalhes da respectiva arquitectura naval são ainda hoje maioritariamente desconhecidos, por enorme escassez de testemunhos documentais e arqueológicos.⁹ Os navios despachados para Portugal a partir dos portos indianos transportavam anualmente um número variável de pessoas, bem como valiosos carregamentos, compostos por uma enorme diversidade de bens e mercadorias, e às vezes também incluindo animais de grande porte.¹⁰ A tripulação das embarcações era muito variada. Se os capitães, pilotos e mestres eram normalmente de origem portuguesa, a restante equipagem poderia integrar não só portugueses, como também gente oriunda das mais diversas regiões asiáticas e africanas. Os passageiros eram normalmente europeus: servidores da Coroa lusitana que regressavam a Portugal, religiosos de várias denominações que iam incumbidos de alguma missão específica, mercadores das mais diversas origens que acompanhavam as suas cargas.

Fig. 2 – Rua Direita dos Leilões em Goa, numa gravura do *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten, Amesterdão, 1596.



Mais raramente encontravam-se também passageiros asiáticos a bordo, frequentemente emissários ou representantes de potentados orientais. Lisboa assistia assim, anualmente, à chegada de gentes oriundas das mais remotas partes do Oriente. Estes exóticos visitantes podiam ser príncipes da casa real de Ormuz, prisioneiros de origem turca, embaixadores persas ou mogores, ou mesmo enviados de senhores feudais das ilhas do Japão. Ocasionalmente, as embarcações vindas da Índia descarregavam também na maior das cidades portuárias lusitanas animais orientais.

Fig. 3 – Armada que saiu de Lisboa em 1547 no livro da *Memória das Armadas*, cerca de 1567, Academia das Ciências de Lisboa.



Relembre-se o célebre elefante asiático trazido para Lisboa, que seria pouco depois enviado a Roma, na célebre embaixada de Tristão da Cunha à corte papal em 1514. Ou o rinoceronte que no ano seguinte foi despachado da Índia para el-rei D. Manuel I, e que viajou na *carreira da Índia*.¹¹ Os grandes animais viajantes eram decerto excepções nos carregamentos das naus portuguesas, mas as fontes quinhentistas inserem aqui e ali referências à chegada ao porto lisboeta de grandes paquidermes, oriundos de terras indianas ou cingalesas. Mas outros animais chegavam das longínquas *Índias*, como aves exóticas de coloridas penugens, símios de dimensões variadas, cavalos árabes e persas, e mesmo grandes felinos, que constituíam acrescido motivo de assombro, numa metrópole que desde cedo deixou de se surpreender com o mundo exótico que nela desembarcava.¹² Relativamente a outras mercadorias mais prosaicas que eram descarregadas em Lisboa, as especiarias como a pimenta, a canela, o cravinho e a maçã eram omnipresentes nos porões das naus portuguesas da *carreira*, acondicionadas em diversíssimos contentores ou recipientes, que podiam incluir barris e caixões de madeira, sacos de fibras ou jarras de louça. As martabanas, jarras que tomavam o seu nome da região birmanesa onde eram fabricadas, desde cedo fizeram a sua aparição nos navios portugueses. Muitas outras drogas, como a raiz-da-china, o ruibarbo, o gengibre ou o almíscar eram também trazidas do Oriente em quantidades apreciáveis, geralmente no interior de vasos de porcelana ou boiões de louça. Cerâmicas chinesas, e nomeadamente as porcelanas azuis-e-brancas típicas da dinastia Ming, faziam também parte dos carregamentos trazidos para Lisboa. Em virtude da sua relativa fragilidade, a louça chinesa era transportada em caixas ou barris de madeira, mas algumas peças eram tão preciosas e valiosas, que mereciam estojos especiais de cabedal. Os têxteis orientais também integravam estas cargas, incluindo finos tecidos indianos, sedas chinesas bordadas ou tapetes de lã persa. Uma parte diminuta, mas altamente valiosa, da carga de cada nau incluía jóias e pedras preciosas de origem asiática, que eram fáceis de transportar, muitas vezes em pequenos baús de madeiras preciosas, e originavam lucros consideráveis. Uma multiplicidade de substâncias aromáticas, como incenso ou benjoim, faziam também parte da carga das naus lusitanas. Entretanto, os artesãos asiáticos muito frequentemente produziam artefactos especialmente encomendados por clientes europeus,

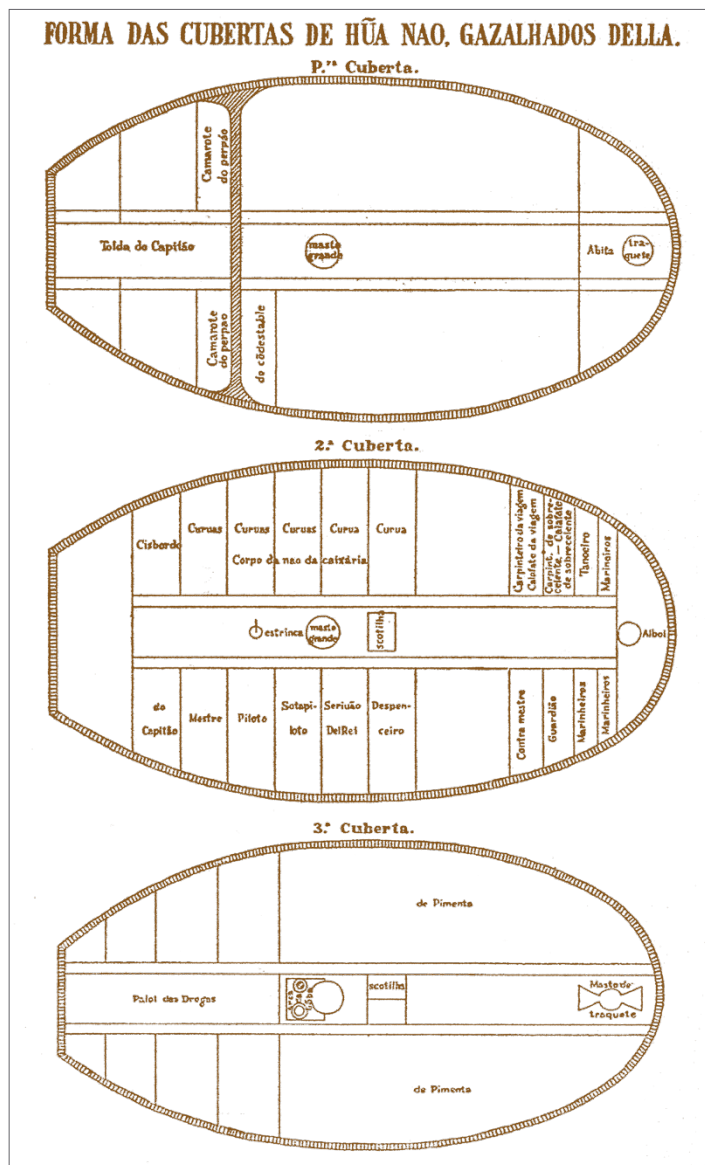
como jóias em filigrana de ouro, estatuetas em marfim ou caixas de laca com aplicações em metais preciosos.¹³ Quando a viagem decorria de forma normal, sem incidentes de percurso, todos estes bens e mercadorias eram desembarcados em Lisboa, no final da longa viagem marítima. Embora as estruturas portuárias em ambos os extremos da rota do Cabo, sobretudo no século XVI, sejam razoavelmente conhecidas, não existe muita documentação directa sobre o carregamento e acondicionamento destas cargas a bordo das naus da *carreira* da Índia nos portos indianos, nem sobre a logística do respectivo desembarque à chegada a Lisboa.¹⁴ As fontes portuguesas também não são muito explícitas, em termos quantitativos individuais, a respeito destes carregamentos, apenas estando disponíveis dados para algumas poucas viagens da *carreira* da Índia, nomeadamente para os anos de 1518 e 1587.¹⁵ Assim, há que buscar fontes indirectas que permitam detectar quer os métodos utilizados na estiva das naus da Índia, quer a diversidade das mercadorias embarcadas. Será então possível entrever de forma minimamente documentada o conteúdo e logística de desembarque das cargas dos navios oriundos dos longínquos portos asiáticos que regularmente aportavam ao rio Tejo. Neste contexto, uma das possíveis fontes de informação será decerto o *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten (cf. gravura 3), que foi primeiro impresso em Amesterdão em 1596, com muitas edições e traduções subsequentes.¹⁶ O célebre viajante holandês viveu durante alguns anos em Goa, onde desempenhou funções de secretário do arcebispo D. Vicente da Fonseca entre 1583 e 1588, já durante a União Ibérica. Na capital do *Estado da Índia*, Linschoten ocupou-se também com a recolha sistemática de informações vivenciais, e também de materiais diversos sobre o mundo oriental, que incluíam nomeadamente livros impressos, relatórios manuscritos e cópias de mapas de origem portuguesa. De regresso aos Países Baixos, Linschoten publicou o seu monumental *Itinerario*, *Voyage ofte Schipvaert*, no qual fornecia detalhadas notícias não só sobre o mundo asiático (as gentes, as entidades políticas, os costumes e as crenças, as mercadorias e as rotas), mas também sobre as características mais relevantes do *Estado da Índia*, incluindo os seus pontos fracos. Curiosamente, a obra de Linschoten não só fornecia dados sobre as embarcações e mercadorias que cruzavam os mares orientais, mas continha igualmente informações detalhadas sobre os métodos de carga das grandes naus

que largavam dos portos indianos com destino a Portugal. O escritor holandês explicava que logo após o carregamento do lastro no fundo de cada navio, as duas cobertas seguintes eram enchidos com pimenta, a qual era despejada em porões que depois eram hermeticamente selados. De resto, apenas líquidos e víveres destinados ao consumo durante a longa jornada eram guardados nestes espaços inferiores. A cobertura seguinte, em sentido ascendente, continha câmaras onde eram guardadas «a pólvora, o biscoito, velas, panos e outras coisas do navio», bem como cabines para os oficiais do navio, onde estes podiam guardar as suas *quintaladas*, bens isentos de

Fig. 4 – Frontispício da 1.ª edição do *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten, Amesterdão, 1596.



Fig. 5 – Esquema das três cobertas de uma nau segundo desenho incluído em *Livro em que se contém toda a fazenda (...)* de Luís de Figueiredo Falcao, 1607, existente na Torre do Tombo, tal como foi publicado por António Sérgio em *Naufrágios e combates no mar*, vol. 1, Lisboa, 1958.



taxas que eram uma das prerrogativas concedidas pela Coroa portuguesa aos seus servidores. Alternativamente, alguns destes espaços poderiam ser arrendados aos mercadores privados.¹⁷ Alguns diagramas ligeiramente posteriores, preparados por Manuel Fernandes para o seu *Livro de Traças de Carpintaria*, um manuscrito datado de 1616, e por Luís de Figueiredo Falcão para o seu também manuscrito *Livro em que se contém toda a fazenda*, datado de 1617, constituem excelentes ilustrações das descrições do viajante holandês, mostrando as várias divisões no interior dos diversos conveses das grandes naus portuguesas (cf. gravura 4).¹⁸ Ainda de acordo com o *Itinerario*, todos as restantes cobertas e espaços livres do navio eram «carregados pelos comerciantes com todo o género de mercadorias», acondicionados em «caixas, barris, fardos e pacotes». Linschoten acrescentava que praticamente todo o navio, incluindo a proa e a popa, estava repleto de «grandes jarras, barris, caixas e galinheiros». A obra do holandês fornecia ainda detalhes a respeito da estiva a bordo dos navios portugueses, sublinhando que, embora fosse tomado todo o cuidado com o inventário da carga, os responsáveis por este processo eram frequentemente subornados por mercadores que queriam garantir um lugar seguro a bordo para os seus próprios bens e mercadorias.¹⁹ A imagem global transmitida por esta fonte holandesa mostra as naus portuguesas a partirem de Goa ou de Cochim para a Europa com porões totalmente carregados, acrescentando ainda uma enorme quantidade de recipientes, contendo os mais variados produtos, armazenados em todos os espaços disponíveis a bordo. Esta circunstância, na realidade, estava na origem de muitos dos desastres marítimos que na época ocorriam com alguma regularidade. A União Ibérica teve consequências nefastas para a navegação portuguesa da *carreira da Índia*, pois passou a ser cada vez mais frequente, depois de 1580, as naus portuguesas que regressavam do Oriente serem atacadas no Oceano Atlântico por navios ao serviço de potência inimigas de Espanha.²⁰ A Inglaterra, nomeadamente, tinha decidido incluir os navios portugueses na sua lista de alvos económicos privilegiados. Assim, em Agosto de 1592, o gigantesco navio *Madre de Deus*, que vinha da Índia, foi capturado junto aos Açores por uma armada inglesa sob o comando de Sir John Burgh (ou Burrowes), que ali aguardava a chegada de embarcações oriundas do Oriente.²¹ De acordo com informações inglesas publicadas por Richard Hakluyt alguns anos mais tarde

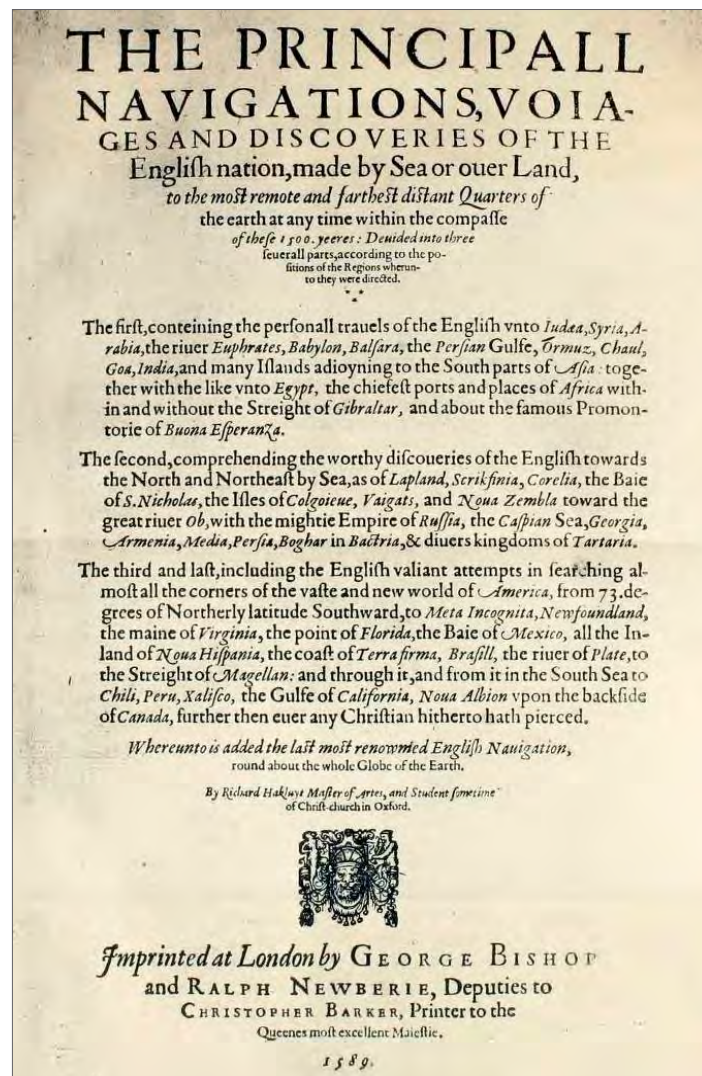
(cf. gravura 5), este navio português tinha sete cobertas e uma capacidade de carga de 1600 toneladas, das quais 900 correspondiam à carga transportada nos porões, sendo as restantes atribuíveis às 32 peças de artilharia, aos 600 ou 700 passageiros que viajavam a bordo, aos víveres, e a outros bens e apetrechos normais num navio daquele tipo. As dimensões realmente gigantescas deste navio foram muito admiradas em Inglaterra, para onde ele foi levado, sendo a respectiva carga avaliada em cerca de 150 mil libras esterlinas. Hakluyt publicou um interessante resumo das mercadorias encontradas a bordo:

*«As principais mercadorias, depois das jóias [...], consistiam em especiarias, drogas, sedas, calicós, colchas, tapetes e corantes, &c. As especiarias eram pimenta, cravo, maçã, noz-moscada, canela, gengibre verde. As drogas eram benjoim, incenso, galanga, mirabolanos, aloés de Socotorá, cânfora. As sedas, damascos, tafetás, seda fina, altobassos, quer dizer, falso tecido de ouro, seda crua da China, seda enrolada, seda branca retorcida, [...]. Os calicós eram [...] calicós brancos, calicós engomados, calicós brancos grosseiros, calicós castanhos, calicós castanhos grosseiros. Havia também [...] tapetes como os da Turquia; a que se deve acrescentar pérolas, almíscar, civeta, e âmbar-cinzentos. As restantes mercadorias eram muitas em quantidade, mas menos valiosas; como presas de elefante, vasos de porcelana da China, côcos, peles, madeira de ébano preta, leitões desta madeira, [...]».*²²

Poderia ainda adiantar-se que o extraordinário valor das mercadorias encontradas a bordo da nau *Madre de Deus*, e que em circunstâncias normais teriam sido descarregadas no porto de Lisboa, contribuiu sobremaneira para incentivar as primeiras viagens inglesas rumo ao Oriente, que ocorreriam poucos anos mais tarde.²³ Mas não eram apenas os ingleses que no Atlântico assediavam a navegação portuguesa oriunda da Índia; o mesmo faziam os neerlandeses.²⁴ De resto, coincidindo com a publicação do *Itinerario* de Linschoten, começaram a enviar os seus próprios navios para os mares orientais a partir de 1595, e rapidamente conseguiram ocupar posições estratégicas na Insulíndia, aliás num processo muito semelhante ao que havia sido adoptado pelos portugueses cerca de cem anos antes. Um dos incidentes mais relevantes do confronto luso-neerlandês ocorreu em 1602, na ilha de Santa Helena, situada a meio do Atlântico, onde os navios

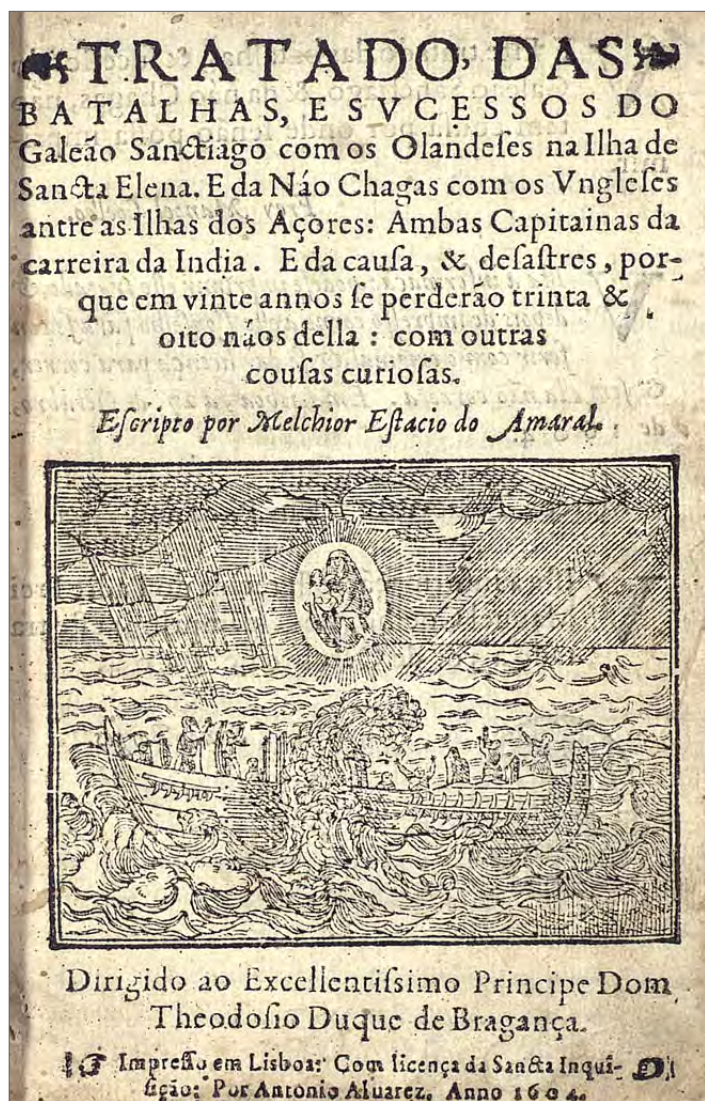
portugueses oriundos da Índia costumavam fazer escala, para se reabastecerem de água fresca. Melchior Estácio do Amaral relatou o episódio dois anos mais tarde, no *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago* (cf. gravura 6), obra publicada em Lisboa em 1604.²⁵ Esta embarcação portuguesa, que rumava a Lisboa pesadamente carregada de gentes e de mercadorias, foi capturada por três navios holandeses, que a levaram para a ilha de Fernão de Noronha, ao largo do Brasil, onde foi efectuada a transferência do carregamento. Estácio do Amaral, que foi responsável pela investigação

Fig. 6 – Frontispício da 1.ª edição de *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, de Richard Hakluyt, Londres, 1589.



do incidente, afirma que o *Santiago* transportava «no porão, quatro mil quintais de pimenta»; mas «debaixo da ponte, e em cima dela, na tolda, no chapitêu, sobre o batel, no sítio do cabrestante e no convés eram tantos os caixões de fazenda e fardos», que «não cabia uma pessoa». Havia mesmo fardos e caixas «por for a do costado, pelas postigas, e mesas de guardnição», que era extremamente difícil manobrar as velas e trabalhar com o cabrestante.²⁶ A obra de Estácio do Amaral não entra em pormenores

Fig. 7 – Frontispício da 1.ª edição do *tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago*, de Melchior Estácio do Amaral, Lisboa, 1604.



sobre o carregamento transportado nesta nau, como aliás era habitual nos relatos de naufrágio. Contudo, o *Tratado das batalhas e sucessos* menciona de passagem um certo florentino que viajava a bordo do *Santiago*, e que da Índia regressava à Europa, «com muita fazenda e encomendas de muito preço».²⁷ Ora este viajante era Francesco Carletti, mercador que chegara ao Oriente pela via das Filipinas, e que depois seguira até Goa, com o propósito de embarcar na *carreira da Índia*. O florentino redigiria uma detalhada crónica das suas aventurosas peregrinações, a qual só muitos anos mais tarde seria publicada. É possível colher neste singular relato de circum-navegação dados muito concretos sobre algumas das mercadorias adquiridas por Carletti durante as suas andanças orientais, muitas delas destinadas ao seu patrono, o grão-duque da Toscana. Especial relevo merecem os produtos de origem chinesa, obtidos durante as visitas efectuadas a Macau e a Cantão, e que incluíam tecidos de seda e fio dourado em grandes quantidades, bem como um serviço completo de porcelana chinesa azul-e-branca, constituído por 700 peças, e cinco grandes jarras do mesmo material. No interior destas últimas, Carletti transportava gengibre em conserva, ruibarbo e almíscar. Todos estes bens, que em princípio, teriam de ser desembarcados em Lisboa, foram apreendidos pelos corsários neerlandeses, circunstância que forçou a viajante florentino a rumar aos Países Baixos, para aí poder reclamar a devolução das suas mercadorias.²⁸ Como se pode constatar, é possível localizar fontes de informação interessantes, algumas delas de origem não-portuguesa, sobre a natureza das cargas transportadas rumo a Lisboa pelos navios da *carreira da Índia*, ao longo dos séculos XVI e XVII. Aqui e ali podem entrever-se pormenores sobre os imensos carregamentos que, regra geral, enchiam as grandes naus portuguesas que regressavam do Oriente. A arqueologia naval pode constituir também um precioso adjuvante nesta pesquisa específica, já que muitos dos naufrágios localizados e estudados em anos recentes revelam normalmente dados significativos sobre as mercadorias e bens de uso pessoal transportadas a bordo. Um exemplo significativo é dado pela nau *Nossa Senhora dos Mártires*, embarcação que soçobrou praticamente à chegada a Lisboa em 1605, no termo de uma longa viagem desde o litoral da Índia. Paralelamente a objectos de uso quotidiano a bordo, foi possível identificar uma parte importante das cargas transportadas, que incluíam têxteis, porcelanas, e sobretudo

especiarias.²⁹ Outro caso exemplar é constituído pela *Nossa Senhora da Luz*, naufragada nas ilhas dos Açores em 1615, também de regresso das partes do Oriente. Entre muitos outros produtos de comércio, como têxteis, especiarias e porcelanas, este navio transportava uma quantidade apreciável de cauris, pequenas conchas que eram normalmente adquiridas no arquipélago das Maldivas, e que muitas vezes eram trazidas para Portugal em largas quantidades, como lastro das embarcações da *carreira da Índia*.³⁰ Trata-se de uma

mercadoria de reduzida visibilidade, mas de importância essencial, dado que após o desembarque em Lisboa era logo de seguida exportada para os entrepostos lusitanos em África, onde era usada na aquisição de escravos africanos.³¹ Muitos aspectos relacionados com os carregamentos das naus da *carreira da Índia* estão já bastante bem estudados. Conhecem-se os contornos da participação portuguesa no comércio de especiarias, sedas, porcelanas e outros produtos valiosos, que se efectuava entre a Índia e Portugal.

Fig. 8 – Índico Oriental e Extremo Oriente numa carta do atlas de Fernão Vaz Dourado de 1570. Huntington Library, San Marino (California).



As quantidades e preços desses produtos estão basicamente recenseadas, bem como o traçado das principais rotas e as características genéricas dos navios utilizados. Os protagonistas individuais ou colectivos deste intenso movimento mercantil são também razoavelmente bem conhecidos. Alguns dos vestígios materiais deste tráfico (sedas, porcelanas, objectos preciosos, jóias) foram analisados com algum detalhe. Contudo, muitos aspectos da logística desta importante rota mercantil, que ligava o Oriente e o Ocidente desde os alvores do século XVI, estão ainda por aprofundar. Como é que os muitos produtos comercializados chegavam a Goa ou a Cochim, onde eram carregados nos navios da *carreira da Índia*? De que forma eram adquiridos? Por que meios e caminhos eram transportados até ao destino final nos portos da costa ocidental indiana? Como eram embalados e armazenados? Que tipos de recipientes e contentores eram utilizados para os diferentes produtos? De que forma eram as mercadorias transbordadas nos diferentes portos? Como eram carregados e acondicionados a bordo dos navios de maior porte? E como eram desembarcados à chegada a Lisboa? Outras tantas questões que valerá a pena continuar a explorar.

Notas

- 1** Sobre o porto de Lisboa, ver uma visão genérica em O’Flanagan 2008, 129-170.
- 2** Relativamente à primeira fase da expansão portuguesa, ver as sínteses de Godinho 2008 e de Fonseca 1999.
- 3** A respeito das caravelas, ver Domingues 2004, que refere a bibliografia essencial.
- 4** Sobre a formação do império marítimo asiático, ver Subrahmanyam 2012 e Barreto 1999.
- 5** Cf. Linschoten 1997, mapa 6.
- 6** Ver pormenores sobre estas viagens no estudo de Godinho 2005.
- 7** Sobre as naus portuguesas, ver Domingues 2004; quando à respectiva construção, ver Costa 1997.
- 8** Ver a edição de Albuquerque (ed.) 1995.
- 9** Para uma tentativa de síntese das características das naus da carreira, ver Castro 2005.
- 10** Sobre passageiros, ver Domingues & Guerreiro 1988; a respeito dos carregamentos, ver dados fundamentais em Boyajian 1993. Ver também Loureiro 2010, para uma primeira abordagem às questões abordadas no presente texto.
- 11** Ver Bedini 1997.
- 12** Sobre os elefantes, ver Lach 1967; a respeito do comércio de animais, ver Gorgas 1997.
- 13** Para uma síntese sobre este mundo da mercadoria, ver Magalhães 1998.
- 14** Sobre o porto de Lisboa, ver Jordan-Gschwend & Lowe 2015.
- 15** Estes dados foram detalhadamente analisados em Bouchon 1977; e em Steensgaard 1985.
- 16** Para uma tradução portuguesa, ver Linschoten 1997.
- 17** Linschoten 1997, pp. 310-311.
- 18** Ver Fernandes 1989; e Falcão 1859.
- 19** Linschoten 1997, p. 311.
- 20** Ver Glete 2000, 145-185.
- 21** Sobre este episódio, ver Bovill 1968,
- 22** Hakluyt 1903-1905, vol. 7, 105-118.
- 23** Sobre as origens da expansão inglesa, ver Foster 1966.
- 24** Relativamente ao curso neerlandês, ver Murteira 2012.
- 25** Ver edição recente em Lanciani 1997, 475-552.
- 26** Lanciani 1997, 480-481.
- 27** Lanciani 1997, 523-524.
- 28** Ver Carletti 1999.
- 29** Ver Afonso, D’Intino & Soromenho 1998.
- 30** Sobre este naufrágio, ver Bettencourt 2005, pp. 259-261.
- 31** A respeito dos cauris, ver Hogendorn & Johnson 1986.

Bibliografia

- Afonso, S., D'Intino, R. & Soromenho, M. 1998. Nossa Senhora dos Mártires: A última viagem. Lisboa: Expo '98 & Editorial Verbo.
- Albuquerque, L., ed. (1995). *Memória das Armadas*. Macau: Instituto Cultural de Macau, Museu Marítimo de Macau & Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Barreto, L. F. (1999). *Lavar o mar: Os portugueses e a Ásia, c.1480-c.1630*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Bedini, S. A. (1997). *The Pope's Elephant*. Manchester: Carcanet.
- Bettencourt, J. A. (2005). *Os vestígios da nau Nossa Senhora da Luz: resultados dos trabalhos arqueológicos*. In *Arquipélago – História*, vol. IX, pp. 231-274.
- Bouchon, G. (1977). *Navires et cargaisons: Retour de l'Inde en 1518*. Paris: Société d'Histoire de l'Orient.
- Bovill, E. W. (1968). *The Madre de Dios*. The Mariner's Mirror, vol. 54, n. 2, pp. 129-152.
- Boyajian, J. C. (1993). *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*. Baltimore, Maryland: Johns Hopkins University Press.
- Carletti, F. (1999). *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, ed. Paolo Carile & Frédérique Verrier. Paris: Chandeigne.
- Castro, F. V. (2005). *The Pepper Wreck: A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River*. College Station: Texas A&M University Press.
- Costa, L. F. (1997). *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa: A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimónia.
- Domingues, F. C. (2004). *Os navios do mar oceano: Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Domingues, F. C. & Guerreiro, I. (1988). *A vida a bordo na carreira da Índia*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Falcão, L. F. (1859). *Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimonio dos Reinos de Portugal, Índia e Ilhas Adjacentes, e outras particularidades*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Fernandes, M. (1989). *Livro das Traças de Carpintaria*, ed. R. Oliveira. Lisboa: Academia de Marinha.
- Fonseca, L. A. (1999). *Os descobrimentos e a formação do oceano Atlântico: século XIV-século XVI*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Foster, W. (1966). *England's Quest of Eastern Trade*. London: Adam & Charles Black.
- Glete, J. (2000). *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*. Abingdon, Oxon: Routledge.
- Godinho, R. L. (2005). *A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)*. Lisboa: Fundação Oriente.
- Godinho, V. M. (2008). *A Expansão Quatrocentista Portuguesa (2.ª edição)*. Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Gorgas, M. (1997). *Animal trade between India and Western Eurasia in the sixteenth century: The role of the Fuggers in animal trading*. In K. S. Mathew, *Indo-Portuguese Trade and the Fuggers of Germany*. Nova Delhi: Manohar, pp. 195-225.
- Hakluyt, R. (1903-1905). *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, 12 vols. Glasgow: James MacLehose and Sons.
- Hogendorn, J. & Johnson, M. (1986). *The Shell Money of the Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Jordan-Gschwend, A. & Lowe, K. (2015). *Princess of the Seas, Queen of Empire: Configuring the City and Port of Renaissance Lisbon*. In A. Jordan-Gschwend & K. Lowe, eds., *The Global City: On the Streets of Renaissance Lisbon*. Londres: Paul Holbertson Publishing, pp. 12-35.
- Lach, D. F. (1967). *Asian Elephants in Renaissance Europe*, *Journal of Asian History*, vol. 1, n. 2, pp. 133-176.
- Lanciani, G. (1997). *Sucessos e Naufrágios das Naus Portuguesas*. Lisboa: Caminho.
- Linschoten, J. H. (1997). *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*, ed. Arie Pos & Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Loureiro, R. M. (2010). *Chinese commodities on the India route in the late 16th – early 17th centuries*. *Bulletin of Portuguese / Japanese Studies*, vol. 20, pp. 81-94.
- Magalhães, J. R. (1998). *Portugueses no mundo do século XVI: Espaços e produtos*. Lisboa: Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses.
- Murteira, A. (2012). *A Carreira da Índia e o corso neerlandês: 1595-1625*. Lisboa: Tribuna da História.
- O'Flanagan, P. (2008). *Port Cities of Atlantic Iberia, c.1500-1900*. Aldershot: Ashgate.
- Steensgaard, N. (1985). *The return cargoes of the Carreira da Índia in the 16th and early 17th century*. In T. R. de Souza, ed., *Indo-portuguese history: Old issues, new questions*. Nova Delhi: Concept Publishing, pp. 13-31.
- Subrahmanyam, S. (2012). *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History (2.ª edição)*. Londres: Wiley-Blackwell.