

A GESTÃO DOS RECURSOS FLORESTAIS PORTUGUESES NA CONSTRUÇÃO NAVAL DA IDADE MODERNA: HISTÓRIA E ARQUEOLOGIA

FORSEADISCOVERY PROJECT (PITN-GA-2013-607545)

(EDIT. ROSA VARELA GOMES E MÁRIO VARELA GOMES)

2016



INSTITUTO DE ARQUEOLOGIA E ETCIÊNCIA
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

IAP

A GESTÃO DOS RECURSOS FLORESTAIS PORTUGUESES NA CONSTRUÇÃO NAVAL DA IDADE MODERNA: HISTÓRIA E ARQUEOLOGIA

FORSEADISCOVERY PROJECT (PITN-GA-2013-607545)

(EDIT. ROSA VARELA GOMES E MÁRIO VARELA GOMES)

LISBOA

2016



FICHA TÉCNICA

TÍTULO:

A Gestão dos Recursos Florestais Portugueses na Construção Naval da Idade Moderna: História e Arqueologia [ForSEADiscovery Project (PITN-GA-2013-607545)]

EDIÇÃO:

Rosa Varela Gomes (IAP-UNL)
Mário Varela Gomes (IAP-UNL)

AUTORES:

Ana Crespo-Solana (CSIC)
Joaquim Sande Silva (CEABN, ISA-UL)
Rosa Varela Gomes (IAP-UNL)
Mário Varela Gomes (IAP-UNL)
Augusto Alves Salgado (CINAV, Marinha Portuguesa)
Amândio J. M. Barros (CITCEM-UP)
Rui Carita (IAP-UNL e UMadeira)
Francisco J. S. Alves (IAP-UNL)

DESIGN GRÁFICO:

Joana Gonçalves
Mário Varela Gomes

IMPRESSÃO E ACABAMENTO

Ulzama Digital - Navarra - Espanha
Tiragem: 200 exemplares

ISBN: 978-84-7956-154-3

Depósito Legal: Z 425-2016

Distribuição: Pórtico Librerías, S.L. · Muñoz Seca, 6 · 50005 Zaragoza (Espanha) · distrib@porticolibrerias.es · www.porticolibrerias.es

© Instituto de Arqueologia e Paleociências da U.N.L. e Autores

Patrocínios:



ÍNDICE

FORSEADISCOVERY: GÉNESIS Y MARCO HISTÓRICO-METODOLÓGICO DE UN PROYECTO INTERDISCIPLINAR EN HUMANIDADES	
Ana Crespo-Solana	1
BRIEF NOTES ON THE PAST, THE PRESENT AND THE LIKELY FUTURE OF PORTUGUESE FORESTS	
Joaquim Sande Silva	15
ANTECEDENTES DA CONSTRUÇÃO NAVAL EM PORTUGAL	
Rosa Varela Gomes	23
ICONOGRAFIA DE EMBARCAÇÕES ISLÂMICAS NO ACTUAL TERRITÓRIO PORTUGUÊS	
Mário Varela Gomes	33
IBERIAN RESOURCES NAVAL SHIPBUILDING (1580-1640)	
Augusto Alves Salgado	45
BREVE RELAÇÃO DO NAUFRÁGIO DO NAVIO <i>NOSSA SENHORA DA ROSA</i> , PERDIDO ATRAVÉS DE ESPOSENDE EM 1577. O NAVIO DE BELINHO?	
Amândio J. M. Barros	51
A ILHA DA MADEIRA NO CONTEXTO DA EXPANSÃO IBÉRICA DOS SÉCULOS XV- XVI	
Rui Carita	61
RECORDANDO O SALVAMENTO DOS VESTÍGIOS ESTRUTURAIS DO NAVIO PORTUGUÊS DO SÉCULO XVI DE ORANJEMUND, NAMÍBIA (2008- 2009), ENQUANTO EXEMPLO DE COOPERAÇÃO ENTRE ESTADOS	
Francisco J. S. Alves	69

A ILHA DA MADEIRA NO CONTEXTO DA EXPANSÃO IBÉRICA DOS SÉCULOS XV- XVI

Rui Carita*

INTRODUÇÃO

O povoamento do arquipélago da Madeira no quadro da expansão ibérica como o primeiro passo de uma atividade totalmente nova, quando o povoamento das ilhas Canárias ainda se debatia com a dificuldade de pacificar as populações autóctones. Primeira experiência de povoamento e exploração das novas terras descobertas e até então não povoadas, para a Madeira vieram os pioneiros de uma nova mentalidade universalista, que ali deram assento a uma nova sociedade.

Ensaçadas culturas que imediatamente deram lucros consideráveis, como os cereais e, depois, a cana sacarina, este *modelo* veio depois a ser exportado para as novas terras portuguesas, como os Açores e o Brasil, para onde foram enviados modelos administrativos e quadros próprios. Da Madeira saiu apoio à consolidação das praças do Norte de África, ao *descobrimento* e depois povoamento do Brasil, às explorações e conquistas do Oriente, acabando por funcionar como a verdadeira *ponta de lança* dos descobrimentos portugueses e da expansão europeia.

Com as viagens de descobrimentos e exploração, feitas por mar e, algumas vezes, por terra, passaram a conhecer-se os "*novos continentes*" nos seus contornos reais, revelaram-se povos e civilizações desconhecidos entre si. Alterou-se assim, profundamente a imagem que o Homem tinha do Planeta, rasgando-se horizontes que abriram as portas a uma época nova e imprimiram um sentido diverso à História. De uma certa forma, os portugueses deram à Humanidade uma dimensão de significado universal.

Acresce ainda que dadas as condições iniciais do povoamento das novas terras, entregue pela coroa portuguesa à Ordem de Cristo, mas depois integrado na mesma coroa, o controlo de toda a produção pertencia à mesma, até por cativar não só os dízimos reais como também os eclesiásticos. Como a cobrança dos dízimos era feita por arrematação, tal condicio-

nante levou à necessidade de implantar complexas estruturas alfandegárias para cálculo da produção e ao desenvolvimento da aplicação dos algarismos árabes, únicos capazes de corresponder às necessidades dos cálculos em questão.

As primeiras dificuldades ocorreram com o financiamento da continuação das viagens de exploração da costa de África, entregue a um conjunto de comerciantes internacionais residentes em Lisboa, tendo de imediato sido acordado o reabastecimento das armadas na ilha da Madeira. Em breve fixavam-se no porto do Funchal delegados desses comerciantes, para localmente cativarem e controlarem os mil moios de trigo destinados ao "*trauto da Guiné*".

Tendo o financiamento da florescente cultura açucareira sido entregue inicialmente a capitais alemães e outros, tendo funcionado, inclusivamente no Funchal uma feitoria alemã, os transportes e seguros a comerciantes e bancos italianos, e encontrando-se o principal centro de distribuição na Flandres, assistiu-se a uma quase primeira experiência do capitalismo europeu, tendo o Funchal funcionado como um embrionário centro internacional de negócios.

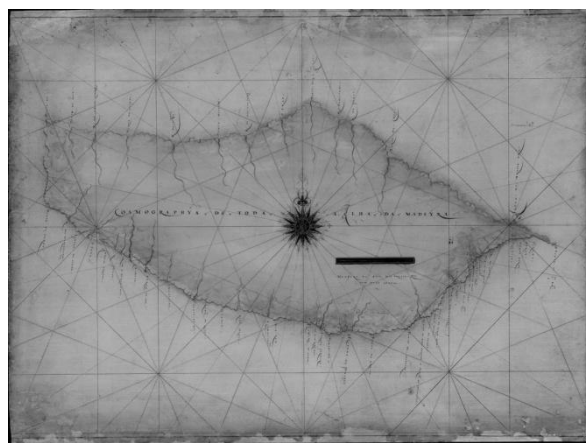


Figura 1. Ilha da Madeira. 1567.

O INICIAL COBERTO VEGETAL DA ILHA

Para iniciar o povoamento com a fixação dos colonos, tornou-se necessário um certo espaço físico para a construção e para a plantação das iniciais culturas de subsistência, o que a vegetação luxuriante da Madeira, “*tanto arvoredado que estava (ali) desde o começo do mundo*”, não permitia. Optou-se pelo lançamento de fogo, que não poucas vezes se virou contra os iniciais povoadores, como chegou a ocorrer com o capitão do Funchal e respetiva família, instalados nas arribas de Santa Catarina, que, face a uma mudança de vento, chegaram a ter de se refugiar na calhaus da praia (Aragão, 1981, 36), vendo arder as suas iniciais instalações e as alfaías agrícolas que ali tinham.

Com as primeiras plantações para subsistência, logo se iniciaram também os trabalhos de aproveitamento das madeiras, que começaram a ser exportadas para várias partes, destinando-se à construção civil e naval. Escreveu Francisco Alcoforado, na *Relação* que temos vindo a seguir, que se começaram a construir na Madeira “*navios de gávea e castelo de proa*”, que até então “*não havia no reino, até porque não tinham para onde navegar*”, só existindo caravelas no Algarve e barinéis em Lisboa e Porto.

Esta informação, no entanto, é um manifesto exagero do cronista, pois já se navegava, havia muito tempo, a partir do Algarve e havia mais de cem anos que existia em Portugal o posto de almirante. Não tendo qualquer outra informação na Madeira de se ter procedido à construção naval, limitando-se os rudimentares portos insulares desta época a fazerem operações de manutenção e, por certo, também elas rudimentares, deduz-se que as madeiras colhidas na ilha seguiam para os estaleiros de Lisboa e outros estuários onde se havia construção naval.

O termo náutico *gávea* é a segunda vela imediatamente superior ao papa-figos nos navios redondos, pelo que essa particularidade deve indicar a construção de navios com várias ordens de velas redondas, o que, em princípio, só ocorreu nos finais desse século XV. De qualquer forma, data dos anos seguintes à exploração dos arquipélagos da Madeira e dos Açores a divulgação da caravela de três mastros e da chamada “*caravela redonda*”, pois que até então a navegação atlântica se limitara à utilização da barca.

A embarcação usada na época do infante D.



Figura 2. *Juniperus cedrus* (Gran Canaria).



Figura 3. Barbusano.

Henrique era a barca, de convés corrido, fraco porte e armada normalmente de um mastro com redondo, podendo usar remos, tirando, para os usar, a borda do tempo que normalmente levava montada. Nas viagens mais longas, como para as ilhas, já utilizava um mastro mais pequeno a vante, igualmente com velame redondo e, nessas viagens de exploração, começou a

utilizar também cesto de gávea, independente da designação que depois teve de corresponder à segunda vela imediatamente superior ao papa-figos.

Data, em princípio, dos meados do século XV a divulgação da caravela, embarcação de nítida inspiração islâmica e aparentada com os caíques algarvios e pangaios árabes. Era um navio de coberta, ou seja já com porão e convés, o pavimento que cobre o mesmo porão, de casco algo alteroso à popa e mais raso a vante, embora de pequeno calado. Era aparelhado à latina, com velame bastardo nos seus mastros, de um a quatro, apresentando grande capacidade de navegar à bolina e podendo atingir grandes velocidades. Tal capacidade levou à sua utilização até ao século XVIII como navio de aviso, exploração e comunicações rápidas, então designada como "*mexeriqueira*" (Esparteiro, 2001, 118-119).

A informação de Alcoforado, por certo, referia-se à utilização das madeiras encontradas na ilha para a construção naval no continente, permitindo a passagem da inicial caravela de simples coberta, para modelos mais evoluídos, alteando a popa e os mastros, e daí o escrever-se "*navios de gávea*", ou seja com mastro dotado de vigia, tal como "*castelo de proa*", onde ficavam os alojamentos da guarnição, enquanto no chamado "*castelo de popa*", ficava o alojamento do capitão.

A atividade náutica à volta da ilha da Madeira foi notável no século XV, embora tal não transpareça à primeira vista na documentação oficial. No entanto, o primeiro documento existente no arquivo da câmara municipal do Funchal, de 1425, já regista os agradecimentos do rei D. Duarte pelo apoio dado a uma embarcação em dificuldades (ARM, 1972, 7). Consultando outra documentação, como a castelhana, são inúmeras as queixas do assédio dos navios da Madeira àquele arquipélago para a recolha de escravos guanches, mas não só, guanches esses conhecidos pelas suas qualidades físicas e capacidades no pastoreio de cabras, mas documentos, claro, que os arquivos portugueses não registam.

Os navios da Madeira, inclusivamente, teriam sido dos primeiros a serem armados, pois que regista a *Insulana*, de Manuel Tomás, embora muitos anos depois, em 1630, que teria sido o capitão Gonçalves Zarco o primeiro a montar artilharia em navios, em Ceuta, logo por 1417 a 1418, embora não a tendo

chegado a utilizar, o que somente se veio a fazer quase 50 anos depois. Assim, só ao longo do reinado de D. João II se iniciaram experiências no domínio do armamento naval, que levaram a inovações nas fortalezas costeiras da barra do Tejo.

A corte portuguesa possuía relações privilegiadas com o ducado da Borgonha, tendo sido daí que nas primeiras décadas do século XV veio o principal armamento para as conquistas do norte de África. Poucos anos depois, no entanto, iniciou-se também em Portugal a fabricação em série de artilharia de bronze numa só peça, passando assim a serem conhecidas as novas bocas-de-fogo: *peças*, no sentido de unitárias. Ainda como príncipe, D. João II mandou realizar em Setúbal experiências de colocação de "*artilharia grossa*" em navios, sendo dessa época o armamento das baixas e rápidas caravelas portuguesas.



Figura 4. Barca Zarco e Tristão. 1420.

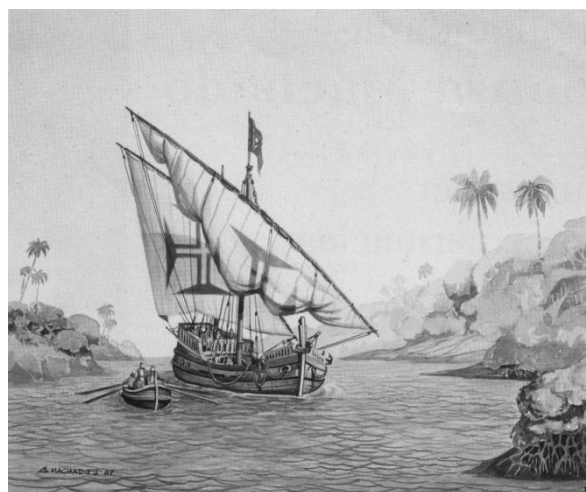


Figura 5. Caravela Rios da Guiné. 1523.

Os navios portugueses ao serviço do rei foram então armados ao nível do convés e no cavername abaixo, disparando quase ao nível da linha de água. Quando D. João II mandou refazer as linhas de defesa da barra de Lisboa, as fortalezas construídas aproximavam-se já de novos conceitos de arquitetura militar e a colocação duma poderosa nau armada à entrada da barra, marcou em Portugal o nascimento da fortificação marítima. Este aspeto da colocação da artilharia é salientado por Garcia de Resende na crónica de D. João II ao relatar as experiências do Rei com artilharia em Setúbal, por volta de 1494, citando que anteriormente: "*achou e ordenou em pequenas caravelas andarem muito grandes bombardas, e tirarem tão rasteiras, que iam tocando na água*" (Resende, 1991, 255).

A CARPINTARIA E A CONSTRUÇÃO CIVIL

O italiano Luis de Cadamosto parece ter sido o primeiro a referir os trabalhos de carpintaria da Madeira, escrevendo que se "*trabalhavam obras de carpintaria, e bufetes de muitas invenções, de que se provê todo o Portugal e outros países*" (Aragão, 1981, 37). Por essa altura, 1455, se deve ter incrementado o artesanato em madeira, principalmente numa terra que possuiu uma importante floresta e para a emergente exportação de açúcar. Para a segunda metade do século XV temos várias informações a este respeito, com a utilização das chamadas *caixas de açúcar*, essenciais na safra açucareira para a exportação dos pães.



Figura 6. Serra manual. Cadeiral da Sé do Funchal.



Figura 7. Arca. S. Roque. 1600-1700.

Na transição dos séculos XV para XVI teria sido dos artesanatos importantes e sujeito a forte fiscalização por parte dos examinadores nomeados pela câmara (ARM, *CMF, Vereações*, 1508-1519, 130 v.), referindo-se em 1499, no testamento de João Gonçalves da Câmara, 2º capitão do Funchal, caixas de açúcar com cinco, seis ou sete arrobas cada. Esta atividade terá sido de tal forma intensa, embora também haja que ter em conta a construção civil, predominantemente em madeira e a exportação, que em breve era proibida a saída de açúcar em caixas de determinadas madeiras, como em cedro e em vinhático, dada a sua raridade e a falta que já se fazia sentir, e permitindo-se só a saída em caixas de til (ARM, *RG, T I*, 1546, 45).

Em 1506, Valentim Fernandes descrevia as madeiras da ilha, mas utilizando, por certo, informações referentes ao século anterior. Assim, refere que se explorava a madeira de cedro, sendo então possível obter tabuado de sete palmos de largo, ou seja cerca de metro e meio, referindo que quase parecia madeira para mastros de navios. Desta madeira fabricavam-se caixas, mesas e cadeiras. Saliente-se que para as caixas de açúcar a madeira tinha de sofrer um específico tratamento, para o cheiro do cedro não afetar o açúcar.

Escreve este editor alemão que se utilizava também o til para caixas de açúcar, referido como "*tão gordo*", que permitia também obter tabuado de cinco palmos de largura, ou seja um metro e pouco, mas que obrigava também, tal com ao cedro, a um tratamento especial. São ainda citadas as madeiras de

vinhático, suscetíveis de tabuado de quatro palmos, pau branco, utilizado no fabrico de eixos e parafusos nos engenhos de açúcar, aderno, *"pau muito forte"*, do qual se obtinha tabuado de três palmos, barbuzzano, *"pau muito pesado e que nunca apodrece"*, dando tabuado de cinco palmos e ainda a urze, de que fabricava carvão e de que se podia obter tabuado de cinco palmos.

Com o surto da safra açucareira, na transição do século XV para o XVI, o inicial revestimento florestal encontrava-se quase extinto na capitania do Funchal. Para além de outros casos, para a construção da sé do Funchal, por exemplo, teve de se recorrer à madeira do norte da ilha e, num curto espaço de tempo, nem se encontrava na cidade madeira para caixas de açúcar. No entanto, as madeiras encontradas nos séculos XV e XVI na ilha tornaram-se uma legenda dessa época e, ainda nos meados do século XIX, Almeida Garrett ao descrever o convento dos Jerónimos, no seu poema *Camões*, não resiste em citar um móvel de *"pranchas de escuro til, rudo lavradas..."*, e em nota refere que *"o til é madeira escura e de pouco polimento que naquele tempo se usava muito. Vêem-se ainda restos em casas antigas"* (Garrett, 1854, 38 e 158).



Figura 8. Contador. Funchal. Assembleia Regional. 1720.

Se retermos o doutor Gaspar Frutuoso, que descreve a ilha por volta de 1590, temos de reconhecer que as suas informações estavam perfeitamente desatualizadas. Escreve então que *"toda esta ilha é fragosíssima e povoada de alto e fresco arvoredo; que por ser tal, se perdem alguns caminhantes nos caminhos, e já aconteceu alguns perdidos morrerem"*. Acrescenta ainda o cronista, que existia então muito til, *"que quando o cerram, dentro do cerne é muito preto e cheira mal"*; vinhático, *"de que se fazem caixas para o serviço de casa, que são muito boas"*; aderno, *"de que se faz muita madeira para pipas para vinho e mel, e o qual pau de aderno é tão rijo, que se fende à cunha"*.

Ainda refere o cronista açoriano o cedro branco, o pau branco, o folhado, para armações de casa, o azevinho, para cabos de machado, a giesta, de que se colhia verga para cestos, *"muito galantes e frescos para serviço de mesa, e oferta de batismos, e outras cousas, por serem muito alvos e limpos"*, e o barbuzzano, de que se faziam *"tanchões para latadas, por ser pau muito rijo e durar muito no chão"* (FRUTUOSO, 1968, 137-138). Tratam-se, no entanto, de informações sobre a costa norte, pois que por esses anos toda a costa sul padecia de falta de madeira.

CRISTÓVÃO COLOMBO, A MADEIRA E O TRATADO DE TORDESILHAS

A ilustração da importância da Madeira no quadro do Atlântico na segunda metade do século XV pode ilustrar-se pela sua relação com o então aventureiro e comerciante italiano Cristóvão Colombo. O futuro navegador estava na Madeira em 1478, como funcionário dos mercadores italianos da colónia lisboeta, Paulo di Negro e Spinola, e por conta da casa genovesa dos Centorione, encarregado de comprar duas mil e quatrocentas arrobas de açúcar, que deveriam ser carregadas no navio do capitão português Fernando de Placência, mas a ordem de pagamento não chegou a tempo ao Funchal para concretizar a transação.

O caso da compra de açúcar na Madeira acabou nos tribunais de Génova, a fazer fé no documento *Assereto*, onde Colombo, então com 27 anos, se encontrava a 25 de agosto de 1479, tendo prestado declarações na qualidade de testemunha e cidadão genovês. No dia seguinte, 26 de agosto de 1479,

Colombo embarcaria novamente com destino a Lisboa, onde casaria com Filipa Moniz, filha de Bartolomeu Perestrelo, 1º capitão do Porto Santo, falecido em 1457.

A relação de Cristóvão Colombo com a ilha da Madeira ter-se-ia assim mantido, pois segundo Bartolomeu de Las Casas teria sido aí, através de António Leme, que tivera acesso a informações sobre terras ou ilhas situadas muito para Ocidente. A partir de 1492 o reino de Castela lançou-se na conquista do Oceano Atlântico e, embora com tecnologias ainda rudimentares e, até certo ponto, aprendidas em Portugal, esta ação apresentou-se como uma nítida concorrência ao expansionismo português. Cristóvão Colombo ao serviço dos Reis Católicos, Isabel de Castela e Fernando de Aragão, tinha conseguido atingir a América nos finais de 1492, pensando tratar-se da Índia, alterando assim as relações de força na área dos "*descobrimentos*" do Oceano Atlântico.



Figura 9. Cristóvão Colombo. H. Moreira. 1940.



Figura 10. Casa Colombo-J. Esmeraldo.

Ciente, em princípio, das alterações que iria produzir a sua missão no quadro político ibérico e, também, provavelmente, para se vangloriar do seu feito perante D. João II, que alguns anos antes recusara o seu projeto de atingir a Índia pelo Ocidente, antes mesmo de comunicar a notícia aos Reis Católicos, o navegador foi comunicá-la ao rei de Portugal, então no convento de Vale Paraíso, perto de Almeirim, tendo conferenciado com o rei nos dias 9, 10 e 11 de março de 1493.

Nesta sequência acabou por se fazer nova partilha do mar oceano entre portugueses e castelhanos, então por um meridiano, celebrada pelo Tratado de Tordesilhas, enquanto no anterior tratado se optado pela divisão por um paralelo. Não vamos aqui enunciar as complicadas negociações que este tratado envolveu, mas somente as que dizem respeito ao assunto do nosso trabalho, que foi protelarem-se as negociações por quase um ano e, segundo os negociadores castelhanos, por terem partido da ilha da Madeira várias caravelas na rota de Colombo, por ordem de D. João II.

A diplomacia dos reis católicos movimentara-se em Roma, conseguindo obter-se do papa Alexandre VI, nascido Rodrigo de Borja e que fora arcebispo de Valência, a bula *Inter Coetera*, de 3 de maio de 1493, reservando para os mesmos as terras então desco-

bertas, ou a descobrir, “na direção dos índios”, com idênticos direitos e privilégios que os portugueses tinham pelas bulas anteriores. Uma segunda bula, sob o mesmo título, de 4 de maio do mesmo ano, reproduz a primeira parte da anterior e estabelece a linha de demarcação entre os povos ibéricos: cem léguas a oeste das ilhas dos Açores e de Cabo Verde.

As negociações foram sendo proteladas até em março de 1494, altura em que se apresentou em Tordesilhas nova embaixada, desta vez constituída por Rui de Sousa e João de Sousa, seu filho, “*embaixadores e procuradores ao ditos reis*”, o licenciado Aires de Almada, corregedor da corte e Estêvão Vaz, “*por secretário*”, citados por Garcia de Resende como “*personas do reino de muito bom saber, grande confiança e muita autoridade, e com eles mui honrada companhia*”, ou sejam, Duarte Pacheco Pereira, futuro autor do *Esmeraldo de Situ Orbis*, Rui Leme, irmão de Rui de Leme, ambos filhos de Martim Leme, mercador de Bruges e radicado em Portugal e João Soares de Sequeira, navegador ou comerciante, mas do qual tudo se ignora.



Figura 11. Armas de António Leme.

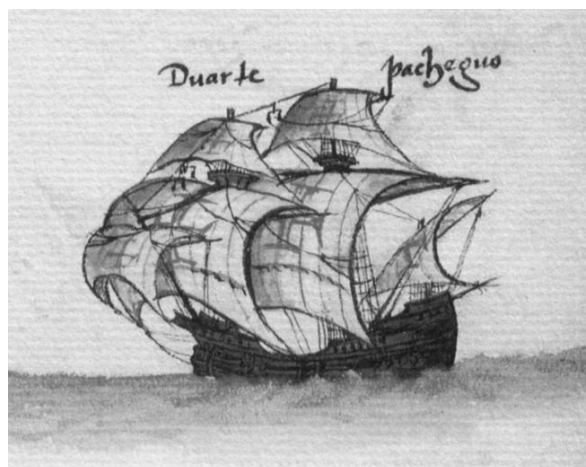


Figura 12. Nau. Duarte Pacheco Pereira. 1501-1529.

Foi com este conjunto de embaixadores e cartógrafos que D. João II acabou por fazer valer, em meados de 1494, não o meridiano a 100 léguas para ocidente das ilhas de Cabo Verde, proposto pelos reis católicos e pelo papa Bórgia, mas um a 370 léguas das mesmas Ilhas. A concretização de 370 léguas, ou seja nem 300 nem 400, o que seria mais lógico, indiciam toda uma outra atividade profundamente científica levada a efeito em segredo por D. João II para ter chegado a um tal número.

A alteração e, principalmente o pormenor tão específico das 370 léguas, tem levado à formulação da hipótese de que D. João II já então conhecia a existência de terras brasileiras, pois só através desta alteração era possível englobar tais terras na zona de influência portuguesa. Esta hipótese tem tido bastante recetividade, embora não tenha uma confirmação segura e documental. No entanto, como os biógrafos do almirante das Índias citam o navegador António Leme, vereador da câmara do Funchal, como lhe tendo dado as informações sobre as terras existentes para ocidente da Madeira, face à presença do irmão Rui de Leme na assinatura do tratado de Tordesilhas, tudo parece indicar que nas caravelas que partiram da Madeira na rota de Colombo, seguiram António de Leme, talvez Rui de Leme e, por certo, Duarte Pacheco Pereira, que mais tarde no seu trabalho *Esmeraldo de Situ Orbis*, confirma ter estado a fazer medições em terra firme, no que seria depois o Brasil, antes de 1500.

CONCLUSÕES

O regime de ventos e de correntes condicionaram a navegação das caravelas portuguesas na segunda metade do século XV, obrigando a que quase todas as armadas com destino ao Novo Mundo tivessem de passar pelos mares da Madeira. No regresso, entretanto, dada a navegação em arco, face ao regime de ventos, passavam também quase que obrigatoriamente pelos mares dos Açores. Esta situação explica, por exemplo, a quase imediata participação dos madeirenses nas primeiras viagens para o Oriente e, depois, para o Brasil, tal como a importância do arquipélago dos Açores no regresso das mesmas armadas ao continente europeu, carregadas com as especiarias e, por tal, o palco de contínua guerra de corso que se constituiu naqueles mares.

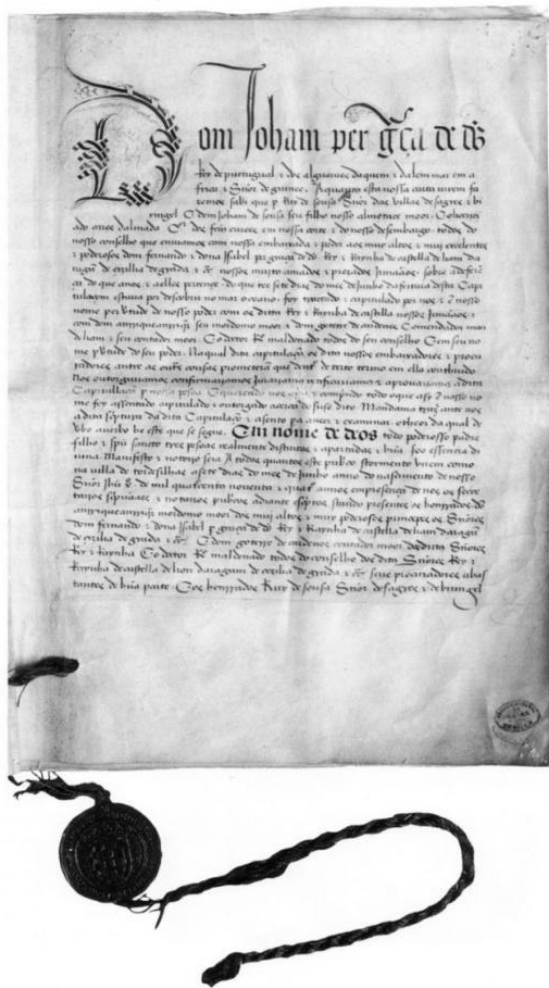


Figura 13. Ratificação. Tratado de Tordesilhas. 1494.

Teria sido também essa situação no quadro do Atlântico, mas que não só, claro, a responsável pela quase total emigração dos mestres de engenho de açúcar da Madeira, primeiro para Cabo Verde e São Tomé, mas depois e com pessoal, material e, inclusivamente animais, para o Brasil. Num curto espaço de tempo a produção brasileira eclipsava a madeirense, que foi quase que completamente abandonada, passando o açúcar que era utilizada no consumo doméstico da ilha a ser importado do Brasil.

A ilha, entretanto, recorria a nova e rentável produção para fazer face à sua subsistência: o *vinho da Madeira*, continuando a ocupar assim um importante papel no quadro do Atlântico Norte, então no reabastecimento das armadas inglesas, especialmente com destino à América do Norte, onde se acreditava possuir este vinho especiais qualidades terapêuticas. A 4 de julho de 1776, quando o congresso continental aprovou o documento pelo qual as treze antigas colónias inglesas declaravam a sua independência da Inglaterra, o brinde final foi celebrado com *Madeira*.

BIBLIOGRAFIA

ARAGÃO, António (coord.), *A Madeira vista por Estrangeiros, 1455-1700*, Funchal, SER, 1981.

Arquivo Histórico da Madeira, vol. XV, leitura de Luís Francisco de Sousa Melo, Funchal, 1972.

CARITA, Rui, *História da Madeira*, I vol., *Povoamento e Produção Açucareira (1420-1566)*, Funchal, SER, reedição, 1999.

ESPARTEIRO, António Marques, *Dicionário Ilustrado de Marinha*, Lisboa, Clássica Editora, 2001.

GARRETT, Almeida, *Camões* (1ª ed. 1825), Lello & Irmão, 4ª ed., Porto.

LEITE, Jerónimo Dias, *História do Descobrimento da Ilha da Madeira e da descendência nobilíssima dos seus valorosos capitães*, anotado por João Franco Machado, Coimbra, 1949.

RERENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II*, com prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, ed. fac-simile da de 1798, Lisboa, 1991.

SILVA, Fernando Augusto da, e MENESES, Carlos Azevedo de, *Elucidário Madeirense*, 3 vols., Funchal, 1940-46, fac-simile de 1998.

* IAP/Universidade da Madeira.