

**REVISTA**  
**PORTUGUESA**  
**de HISTÓRIA**

**tomo XXXI**

**Homenagem ao Doutor  
Salvador Dias Arnaut  
Volume I**



**COIMBRA 1996**  
**FACULDADE de LETRAS**  
**da UNIVERSIDADE de COIMBRA**  
**INSTITUTO de HISTÓRIA ECONÓMICA e SOCIAL**

## A CARREIRA DA ÍNDIA, À LUZ DE UM CÓDICE DA BRITISH LIBRARY (1497-1653)

JOSÉ MANUEL AZEVEDO E SILVA  
(*Universidade de Coimbra*)

### 1 . As fontes

As fontes para o estudo do movimento marítimo e comercial da Rota do Cabo foram irremediavelmente mutiladas pelo incêndio que devastou a Casa da Índia, na altura do terramoto de 1755. É possível, porém, no que às frotas enviadas anualmente de Lisboa diz respeito, lançar mão das “ *Relaçõ das Armadas* que foram aparecendo no país e no estrangeiro. Tais relações destinavam-se a perpetuar a memória das armadas que partiam de Portugal rumo ao Oriente.

Segundo Vitorino Magalhães Godinho<sup>1</sup>, o primeiro *Livro das Armadas* deve-se ao governador da Índia Jorge Cabral que, em 1550, ordenou a sua elaboração a Lizuarte de Abreu<sup>1 2</sup>. Na Academia das Ciências de Lisboa, encontra-se um outro *Livro das Armadas*, com representações a cores de cada frota. O Visconde de Santarém

<sup>1</sup> *Mito e mercadoria, utopia eprática de navegar. SéculosXIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, pp. 336 e 337.

<sup>2</sup> Original existente em Nova Yorque, *Pierpont Morgan Librarj*'.

publicou uma “*Relação das Armadas de 1500 a 1579*” que terá sido elaborada pouco depois desta última data<sup>3</sup>. Anselmo Braamcamp Freire adquiriu num alfarrabista e viria a publicar, em 1907, a *Emmenta da Casa da Índia* que nos dá uma relação das armadas saídas de Lisboa, desde 1503 a 1561 e do ano de 1583<sup>4</sup>. Na *Décima*, Diogo do Couto incluiu uma lista das armadas que viajaram do Reino para a Índia, entre 1540 e 1586<sup>5</sup>. Nos seus *Discursos sobre los comercios de las dos índias (1622)*, Duarte Gomes Solis insere o *Sucesso de las naves e armadas, desde el año de 560* (até 1595)<sup>6</sup> <sup>7</sup>. Frazão de Vasconcelos publicou uma relação das Armadas da Carreira da Índia de 1560 a 1590 tendo por base o trabalho precedente de António Bocarro, mas muito corrigido e aumentado, Pedro de Barreto Resende deu-nos *suma muito completa e precisa do mundo oriental português em 1635-1636*”. O Livro I do seu *Livro do Estado da Índia* é um *Tratado dos Viso-Reis*, de 1497 a 1636, e aí, “*entre os acontecimentos de cada governo, encontram-se inscritas as armadas*”<sup>8</sup> <sup>9</sup>. Na Biblioteca Nacional de Paris existe uma *das armadas da Índia com os sucessos delas*, I Um *das Armadas de 1497 a 1640* foi estudado por Teodoro de Matos<sup>10</sup>. De

<sup>3</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, p. 336.

<sup>4</sup> A. Braamcamp Freire, *Emmenta da Casa da Índia*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1907.

<sup>5</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, p. 336.

<sup>6</sup> Duarte Gomes Solis, *Discursos sobre los Comercios de las dos Índias (1622)*, Lisboa, Edição organizada e prefaciada por Moses Bensabat Amzalak, 1943, pp. 209-231.

<sup>7</sup> *Manuscrito da Academia das Ciências de Lisboa*, publicado por ordem da mesma Academia, sob a direcção de Quirino da Fonseca, seu sócio correspondente, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1938.

<sup>8</sup> Biblioteca Nacional de Paris, n.º 1 (n.º 36 do Fundo Português); existe outra “via” no British Museum. Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, p. 337.

<sup>9</sup> Biblioteca Nacional de Paris, *Fundo Português*, n.º 46.

<sup>10</sup> ANTT, *Fundo Vidigueira*.

Simão Ferreira Paes publicou-se no Rio de Janeiro, em 1937, a *Recopilação das famosas armadas portuguesas 1497-1650* Riquíssimo pelas informações que a este respeito fornece é um *Códice da Biblioteca de Évora*<sup>11 12 13</sup>. Igualmente importante é a *Relação das Nãos e Armadas da Índia*, de 1497 a 1653, que será objecto de estudo neste nosso trabalho. Nos finais do século XVII, o padre Manuel Xavier deixou manuscrita uma sumária *Relação das Armadas (1497-1677)*. Extraída de um grosso volume manuscrito existente nos arquivos do antigo Ministério das Colónias, publicou Ernesto de Vasconcelos uma extensa *Relação dos capitães mores e naos que vierão do Regno a este Estado da Índia des do seu descobrimento até* E, em 1763, Francisco Ameno elaborou uma outra *Relação das Armadas*.

Estes Livros das Armadas, além de se tomarem um género literário, visavam ainda outros objectivos: manter viva a memória desta rota das índias Orientais, que os portugueses tinham aberto, e defender o orgulho português perante a ascensão holandesa e inglesa<sup>14</sup>.

## 2 . A “Relação” da British Library

A história da Carreira da Índia aguarda ainda o estudo cuidado de muitas das fontes atrás referidas, dispersas por bibliotecas e

<sup>11</sup> Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, p. 337.

<sup>12</sup> Biblioteca de Évora, cota XCV - 1 - 20.

<sup>13</sup> Este manuscrito do Ministério das Colónias faz parte de uma miscelânea que tem por título *Catalogo verdadeiro e completo dos Bispos e Governadores que sucessivamente regerão a Igreja de Macao*. A “Relação” foi publicada por Ernesto de Vasconcelos no *Boletim da Segunda Classe da Academia das Ciências de Lisboa*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1926, vol. XVI (1921-1922), pp. 378-416.

<sup>14</sup> Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, p. 337.

arquivos nacionais e estrangeiros. Se é certo que muitos dos dados se repetem nas sucessivas “relações” (o que em termos de investigação histórica não é negativo, antes reforça a sua veracidade), não é menos certo que cada uma delas contém informações omissas nas restantes. A *Relação da British Library*, que vamos estudar de seguida, dá-nos o rol das armadas e dos navios partidos de Lisboa, rumo à Índia, de 1497 a 1653<sup>15</sup>. O códice está estruturado do seguinte modo: salvo raras exceções, começa por dar o ano da partida da armada e o nome do capitão-mor; segue-se a data (dia e mês) da partida e os nomes dos capitães dos navios, pelos quais se obtém o número de embarcações saídas do porto de Lisboa; por regra, conclui o relato de cada armada com os “sucessos”, o que nos permite averiguar, embora nem sempre de forma muito clara, os navios arribados, perdidos à ida ou à volta e aqueles que ficavam em serviço na Índia, o que nos possibilitou a construção do quadro-resumo que no final do trabalho se publica, no qual se registam a data da partida de cada armada, o nome do capitão-mor, os navios partidos do Tejo, os chegados à Índia e os regressados a Lisboa, isto é, o movimento anual da Carreira da Índia, entre 1497 e 1653.

Outros “sucessos” de inegável interesse se podem colher no relato de cada armada, tais como, as invernadas, geralmente em Moçambique, o tipo e os nomes dos navios, muitos dos quais “viveram” largos anos e fizeram várias viagens, a ida dos vice-reis e governadores que, geralmente, assumiam o comando-geral

<sup>15</sup> *Relação das Naos e Armadas da Índia com os sucessos delias que se puderam saber, para Notícia e instução dos curiosos, e amantes da Historia da Índia*, British Library, *Códice Additional 20902*, leitura e anotações de Maria Herminia Maldonado, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1 985. Doravante, referir-nos-emos a este documento designando-o apenas por **Relação**.

da armada em que seguiam, a actividade dos corsários no Atlântico e no Índico, informações diversas sobre as coisas da guerra, do comércio e do governo da Índia, relatos de tempestades, maremotos ou investidas de monstros incarnando o “*espírito máo*”.

A margem, do lado direito do códice, está, por regra, assinalado o número de velas e a data da sua partida do Tejo e, do lado esquerdo, o nome dos capitães, o nome e o tipo dos navios, os naufrágios, as arribadas, as invernadas e outros “*sucessos*”, o que levou Luís de Albuquerque a escrever no prefácio da publicação deste códice que, “com as copiosas anotações que o enriquecem, este manuscrito da *British Library* como que inclui duas Relações sobrepostas”<sup>16</sup>.

### **3. O movimento da Carreira da Índia**

A partir do quadro-resumo que no final se apresenta é possível captar o movimento anual da Carreira da Índia, de 1497 a 1653, no que toca ao número de navios saídos do Tejo, chegados à Índia e regressados a Lisboa. Assim, durante este longo período de mais de século e meio, partiram 999 navios, chegaram à Índia 878 e regressaram 663. Constata-se ainda que, exceptuando, naturalmente, os anos de 1498 e 1499, só nos de 1598 e 1606 não partiu armada para a Índia, não porque não estivesse preparada, mas, em ambos os casos, porque não pôde sair do Tejo “*por tomar a barra hua armada inglesa*”<sup>17</sup>. Por outro lado, em 1613, 1631 e 1639, as armadas partiram, mas os seus navios arribaram todos ao Tejo, por não terem conseguido ultrapassar a linha crítica do

<sup>16</sup> *Relação*, p. 5.

<sup>17</sup> *Ibidem*, pp. 102 e 114.

Equador, passando da elipse circulatoria de ventos e correntes do Atlântico Central Norte para a elipse circulatoria simétrica do Atlântico Sul.

Em termos globais, durante os 150 anos em que houve partida de armadas, regista-se uma média anual de 6 a 7 navios saídos do Tejo, mas, em muitos casos, o seu número afastou-se enormemente dessa média. Concretamente, a armada de D. Francisco de Almeida (1505) compunha-se de 20 navios; as de Vasco da Gama (1502), D. Femando Coutinho ( 1509) e Lopo Soares de Albergaria (1515) eram constituídas por 15 velas; na sua terceira viagem à Índia, Vasco da Gama (1524) levou 14 navios e igual número levou D. João Forjaz Pereira (1608); as armadas de Pedro Álvares Cabral (1500), Lopo Soares (1504), Jorge de Aguiar (1508) e Nuno da Cunha ( 1528) eram formadas por 13 embarcações. Por outro lado, em nenhum ano foi mandado um só navio e apenas em 10 dos 150 anos foram enviados 2 navios ( 1625,1630,1636 a 1639,1641, 1643, 1648 e 1653).

A longa série anual registada no quadro-resumo que temos vindo a explorar nem sempre nos permite uma leitura satisfatoriamente compreensível dos dados, pelo que, a partir dele e de outros elementos colhidos no documento objecto de estudo, construímos alguns quadros que vamos passar a interpretar.

Uma primeira ilação de fundo se pode tirar: a nossa “*história trágico-marítima* ” não foi afinal tão trágica como por vezes se tem feito crer. Com efeito, dos 999 navios que, durante o período em apreço, saíram de Lisboa, chegaram à Índia 878, o que dá uma diferença de 121. Mas, se deduzirmos os 63 navios que arribaram ao Tejo a salvo, temos que apenas 58 se perderam à ida por razões náuticas ou no confronto com os corsários (quadros I e II). Quanto ao regresso, o documento não nos dá directamente a quantificação

dos navios saídos da Índia, rumo a Lisboa, nem das arribadas. Contudo, como sabemos que chegaram à Índia 878, que ficaram lá em serviço 127 e que regressaram ao Reino 663, temos que se perderam no Índico e no regresso 88 embarcações (quadro III).

Assim, em termos globais, temos que, nas primeiras 150 armadas partidas do Tejo, os portugueses perderam 146 navios, o que corresponde à média de perdas de quase um navio (0,97) por ano e a 14,6% em relação à totalidade das embarcações saídas da barra do Tejo. Em nossa opinião, tendo em conta as duras características da Rota do Cabo, a frota portuguesa comportou-se razoavelmente bem, uma vez que o prejuízo decorrente dos navios perdidos não dá uma taxa de risco excessivamente elevada. Poderá objectar-se que os navios que ficaram em serviço na Índia acabaram por perder-se. Claro que sim. E não só esses como muitos outros que, desde cedo, passaram a construir-se lá, alguns dos quais até circularam na Rota do Cabo, como é o caso dos cinco navios que o nosso documento regista (quadro IV). Mas esses, uns e outros, se participaram na construção e manutenção do Império Português do Oriente, não estiveram propriamente ao serviço da Carreira da Índia.

Os resultados a que chegámos não diferem muito, aliás, daqueles a que chegou Vitorino Magalhães Godinho, referentes ao período de 1500 a 1635. Se há uma significativa discrepância em relação ao número de navios perdidos à ida e no regresso, no conjunto há uma certa aproximação, na medida em que a sua média anual das perdas é de 1,1 a 1,2, o que representa 16,9 a 17,4% em relação à totalidade dos navios saídos de Lisboa<sup>18</sup>.

Uma coisa, porém, é a leitura dos dados globais, outra é a análise

<sup>18</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, p. 338.



sincrónica e diacrónica. Vejamos essa evolução a partir do movimento decenal da Carreira da Índia, captável nos quadros I, II e III.

Quadro I — Movimento decenal da Carreira da Índia, entre 1497 e 1653

Decénio	Navios saídos de Lisboa	Chegados à Índia	Regressados
1497-1500	17	11	8
1501-1510	148	141	107
1511-1520	90	83	69
1521-1530	79	65	56
1531-1540	80	77	74
1541-1550	66	61	50
1551-1560	55	49	40
1561-1570	48	45	38
1571-1580	50	48	37
1581-1590	56	43	36
1591-1600	43	40	23
1601-1610	71	54	38
1611-1620	53	44	30
1621-1630	63	44	18
1631-1640	32	27	17
1641-1650	39	37	19
1651-1653	9	9	9
Totais	999	878	663

Fonte: *Códice Additional 20902, da British Library.*

Quadro II - Navios saídos de Lisboa com destino ao índico

Decénio	Saídos	Arribados	Perdidos	Chegados
1497-1500	17	1	5	11
1501-1510	148	-	7	141
1511-1520	90	1	6	83
1521-1530	79	2	12	65
1531-1540	80	2	1	77
1541-1550	66	4	1	61
1551-1560	55	3	3	49
1561-1570	48	2	1	45
1571-1580	50	2	-	48
1581-1590	56	10	3	43
1591-1600	43	1	2	40
1601-1610	71	10	7	54
1611-1620	53	9	4	44
1621-1630	63	11	4	48
1631-1640	32	5	-	27
1641-1650	39	-	2	37
1651-1653	9	-	-	9
Totais	999	63	58	878

Fonte: *Códice Additional 20902, da British Library.*

Quadro III-Navios saídos da índia com destino a Lisboa

Decénio	Chegados à índia	Ficaram na índia	Perdidos lá ou no regresso	Regressados a Lisboa
1497-1500	11	1	2	8
1501-1510	141	39	1	101
1511-1520	83	12	2	69
1521-1530	65	8	1	56
1531-1540	77	-	3	74
1541-1550	61	6	5	50
1551-1560	49	-	9	40
1561-1570	45	4	3	38
1571-1580	48	7	4	37
1581-1590	43	5	2	36
1591-1600	40	-	17	23
1601-1610	54	9	7	38
1611-1620	44	10	4	30
1621-1630	44	21	5	18
1631-1640	27	1	9	17
1641-1650	37	4	14	19
1651-1653	9	-	-	9
Totais	878	127	88	663

Fonte: *Códice Additional 20902, da British Library.*

Quadro IV - Quadro-síntese do movimento da carreira da Índia  
(1497-1653)

Itens	Número
Navios partidos de Lisboa rumo ao Índico	999
Navios arribados a Lisboa	63
Navios perdidos na viagem de ida	58
Navios chegados à Índia	878
Navios que ficaram em serviço na Índia	127
Navios perdidos na Índia e na viagem de regresso	88
Navios regressados a Lisboa, vindos da Índia	663
Navios construídos na Índia e que circularam na Rota do Cabo	5
Navios que inveteraram em Moçambique	39
Anos em que houve a partida de uma só armada	111
Anos em que houve duas partidas	27
Anos em que houve 3 partidas	10
Anos em que houve 4 partidas	2
Total de anos em que houve partidas	150
Anos em que não houve partidas (1498,1499,1598 e 1606)	4
Armadas cujos navios partiram em dias diferentes do mesmo mês	13

Fonte: *Códice Additional 20902, da British Library.*

Relativamente aos navios saídos do Tejo e também aos chegados à Índia e aos regressados a Lisboa, verifica-se um decréscimo significativo do seu número, embora com algumas flutuações, no decurso da centúria de Quinhentos, o que não quer dizer que tenha havido decréscimo do esforço de armação e da capacidade de carga, uma vez que a tonelagem das embarcações aumentou de forma expressiva. Segundo os cálculos de Magalhães Godinho, a tonelagem média que, no primeiro terço do século XVI, andaria à volta dos 400 tonéis, terá passado para os 600 no terceiro quartel do século, atingindo os 1.000 no final da centúria <sup>19</sup>. No entanto, o número de navios desaferrados do porto de Lisboa baixou de 148 no decénio de 1501 -1510, para 43 no de 1591 -1600 e, nos mesmos períodos, o dos chegados à Índia baixou de 141 para 40 e o dos regressados a Lisboa de 107 para 23 (quadro 1).

No primeiro decénio do século XVII, o número de navios saídos de Lisboa subiu para 71, tendendo a baixar de novo até 1653 (quadro I). Note-se, porém, que a intensificação da actividade do curso francês, inglês e holandês no Atlântico e no Índico vai agravar as perdas, particularmente nas viagens de regresso (quadros II e III).

No decurso de mais de século e meio (1497-1653), ressaltam dois períodos de intensas partidas de navios que importa explicar. O primeiro, nos dois primeiros decénios de Quinhentos, com 148 e 90 navios, respectivamente, pela necessidade de instalar no Índico uma forte armada, capaz de impor aí o poderio português, de modo a possibilitar o comércio das especiarias (quadros II e III). Repare-se que, nesses dois decénios, ficaram na Índia 51 navios idos de Lisboa, 39 de 1501 a 1510 e 12 de 1511 a 1520

<sup>19</sup> *Ibidem*, pp. 342-344.

(quadro III). Depois, os estaleiros implantados na Índia intensificaram a construção de navios em grande parte destinados ao serviço da armada portuguesa do Índico, diminuindo o número dos construídos no Reino com esse fim (quadro III). O segundo período de intensificação das partidas de Lisboa e de navios deixados na Índia ocorreu nos três primeiros decênios do século XVII, pelas razões já atrás expostas (quadros II e III).

Naturalmente, o número de partidas não foi uniforme em todos os anos. Entre 1497 e 1653, no total de 150 anos em que houve partidas de Lisboa, a saída de uma só armada anual ocorreu em 111 anos, em 27 anos houve 2 partidas, em 10 anos aconteceram 3 partidas e apenas em 2 anos se constata terem ocorrido 4 partidas. Por outro lado, nem sempre os navios de uma armada partiam ao mesmo tempo. Houve 13 armadas cujos navios partiram em dias diferentes do mesmo mês (quadro IV).

Convirá reter que o esforço náutico da Carreira da Índia não esmoreceu no período filipino, mas aparece-nos decenalmente distribuído de forma diferente e alternada: 56 navios enviados no decénio de 1581-1590 contra 43 no seguinte; 71 contra 53 nos dois imediatos; 63 contra 32 nos dois últimos. Mas, devido às acentuadas perdas, especialmente no regresso, o número de navios entrados no Tejo continuou a diminuir. E a situação não melhorará após a Restauração e até 1653 (quadros I, II e III).

#### **4. Tempos de partida, duração da viagem e traçado da rota**

Como se pode ver pelo quadro V, durante o período de 1497 a 1653 saíram navios de Lisboa, rumo à Índia, em todos os meses do ano, mas o tempo forte de partida foi, desde cedo, Março, com 404 (40,5%) navios, e Abril, com 460 (46%). Portanto, nestes

dois meses, partiram 864 dos 999 navios, ou seja, 86,5% do total. Vitorino Magalhães Godinho indica, entre 1500 e 1635, 87% de partidas nos dois meses de Março e Abril, o que revela, neste aspecto, uma irrefragável concordância das fontes <sup>20</sup>. Dos restantes 13,5%, 5,8% respeitam aos meses adjacentes aos dois anteriores (3,4% em Fevereiro e 2,4% em Maio), 4,7% aos meses de Outubro (3%) e Novembro (1,7%) e apenas 3% aos outros seis meses (quadro V).

Embora a nossa fonte não nos dê, por regra, a data da chegada das armadas à Índia, é claro que a saída de Lisboa em Março ou Abril possibilitava, se tudo corresse bem, a aportagem na segunda quinzena de Agosto, durante o mês de Setembro ou na primeira quinzena de Outubro, o que permitia fazer a travessia do Índico em plena monção de verão. As partidas em Fevereiro são uma antecipação e em Maio um atraso em relação ao tempo forte. Por sua vez, as saídas em Outubro e Novembro, que só começaram a acontecer depois de 1533, respeitam a armadas de socorro urgente ou a navios que arribaram a Lisboa, por não terem conseguido passar a zona equatorial do Atlântico ou por outras razões fortuitas. As partidas nos restantes meses são geralmente caravelas de aviso ou pequenos veleiros com destino a Moçambique, Madagáscar, Ormuz ou Malaca.

A nossa “*relação*”, regra geral, não regista a data das partidas da Índia, mas, pelas informações de outras fontes do mesmo tipo, sabemos que o tempo ideal da partida da costa do Malabar era pelo Natal / Ano Novo, no máximo até finais de Janeiro. Todavia, os atrasos forçados levaram muitas vezes a desaferrar em Fevereiro e até em Março, fazendo-se a rota “*porfora* da ilha de S. Lourenço, ensaiada a partir de 1527 <sup>21</sup>.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 339.

<sup>21</sup> *Relação*, pp.101 e 153.

Quadro V — Meses da partida de Lisboa e número de navios da Carreira da Índia

Meses Decénio	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
1497-1500			13				4						17
1501-1510		15	66	53	9			3	2				148
1511-1520			37	49			4						90
1521-1530	1		8	64	3	2			1				79
1531-1540			40	22						12	4	2	80
1541-1550		8	19	27	5					3	3	1	66
1551-1560			29	26									55
1561-1570			39	8						1			48
1571-1580			31	13						3	2	1	50
1581-1590			7	41	5					3			56
1591-1600		4	6	33									43
1601-1610		3	42	19						5	2		71
1611-1620	1	4	18	30						2	1	1	57
1621-1630			24	31						1	3		59
1631-1640			14	11	2	3					2		32
1641-1650	1		5	30		1			1			1	39
1651-1653			6	3									9
<b>Totais</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>404</b>	<b>460</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>999</b>
<b>%</b>	<b>0,3</b>	<b>3,4</b>	<b>40,5</b>	<b>46</b>	<b>2,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>3</b>	<b>1,7</b>	<b>0,6</b>	<b>100</b>

Fonte: *Código Additional 20902, da British Library.*



Em condições normais, a duração da viagem da Carreira da Índia andava à volta de meio ano para cada lado. O nosso documento confirma isso mesmo, ao dar-nos o relato de uma “*viagem redonda*”, em 1634. Trata-se da armada de três navios comandada por Jerónimo de Saldanha, que também capitaneava a nau *N. Senhora da Oliveira Nova*, a naveta *S. Filipe*, capitaneada por Tomás Borrvalho e o galeão *S. Francisco de Borja*, de que era capitão Jerónimo de Castanheda de Vasconcelos. Além da duração, este relato dá-nos também as linhas gerais da rota.

Tomemos as próprias palavras da “*relação* Tendo largado do Tejo a 20 de Março de 1634, “*a 11 de Maio se acharam em hum sexmo da banda do sul da Linha. Em 30 de Maio ficarão Leste-Oeste com os Abrolhos. A 24 de Junho tomarão fundo na entrada do Parsel das agulhas em altura de 35 grãos e 2/3. Avistaram a cabeça da Ilha de Sam Lourenço a 13 de Agosto, e já neste tempo nam hia o galeão S. Francisco de Borja com as naos, por se ter apartado da terra do Natal. Passarão por entre João da Nova e a Ilha de S. Lourenço, chegarão a Goa a 7 de Outubro, e o galeão era chegado de três dias.*

*A naveta S. Philipe, e o galeão S. Francisco de Borja ficaram na Índia.*

Vejamos agora a viagem de regresso. Em 24 de Fevereiro de 1635, partiram de Goa a nau *Nossa Senhora da Oliveira Nova* e a nau *Belém* e, “*aos 25 de ditto mez indo as naos na volta do sadueste passarão por ellas duas naos inglezas que hiam para o Norte, e as salvarão com tres pessas cada huma, e ferraram as bandeiras. Em 14 de Abril passaram a Cabeça de Pêro de Banhos. Em 1º de Maio amanheceram com a Ilha de Diogo Roiz e passaram a Leste delia cousa de 4 legoas. Em 8 de Junho amanheceram à vista da terra do Cabo da Boa Esperança, terra de 34 grãos escassos.*

*Depois de se ter apartado tres vezes a não Belem se apartou a vez de 13 para 14 de Junho, e não se encontrarão mais. Pasaram o Cabo, e lhe deram boa viagem em 2 de Julho. Em dia de S. Pedro à noute ficaram Norte - Sul com o ditto Cabo. Em 28 de Julho passaram pela Ilha da Ascensão pela banda de Leste delia. A 14 de Agosto amanheceram da banda do Norte da Linha. A 11 de Setembro ao meio - dia avistarão a Ilha do Faial. A 12 tomaram falia da Graciosa. A 16 se apartou a não Oliveira da Terceira. A 25 do ditto mez de Setembro entrou pela barra de Lisboa com 15 ou 16 homens do mar da obrigação da nao, são"*

Temos, pois, que a viagem de ida durou 201 dias e a de regresso 213.

Mas as viagens podiam ser mais morosas ou mais rápidas que esta. Por exemplo: a nau *Bom Jesus do Monte Calvário* saiu de Lisboa a 17 de Abril de 1630 e chegou a Goa a 30 de Setembro (166 dias), mas, no regresso, largou de Goa a 15 de Fevereiro de 1631 e só chegou ao Reino a 18 de Outubro (245 dias)<sup>22 23</sup>; duas naus partidas de Goa a 19 de Fevereiro de 1634 demoraram 8 meses a chegar a Lisboa<sup>24</sup>; a nau *Bom Jesus* partiu de Lisboa a 6 de Abril de 1627 e chegou à Índia a 10 de Outubro (187 dias), saiu de Goa a 16 de Março de 1628 e só chegou ao Reino a 31 de Março de 1629 (380 dias)<sup>25</sup>; António Manuel de Mesquita partiu de Lisboa em 13 de Outubro de 1570 “*em hum galeão que invernou em Moçambique e chegou à Índia em Setembro do ano seguinte*”, ou seja, demorou 11 meses<sup>26</sup>; a nau *Santo Inácio de Loiola* largou

<sup>22</sup> *Ibidem*, pp. 154 e 155.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 148.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 153.

<sup>25</sup> *Ibidem*, pp. 142 e 143.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 78.

de Goa a 13 de Fevereiro de 1631 e só chegou ao Tejo a 31 de Março de 1632 (411 dias)<sup>27</sup>; mas o Conde da Vidigueira, D. Francisco da Gama, saiu de Goa a 25 de Dezembro de 1600 e chegou a Lisboa a 27 de Maio de 1601, ou seja, em apenas 153 dias, o que levou Manuel de Faria e Sousa a escrever que “ *al Conde mejor los elementos que los hombres* ”<sup>28</sup>; e a caravela *Nossa Senhora da Piedade* zarpu de Goa a 10 de Janeiro de 1629 e chegou a Lisboa a 25 de Maio desse ano, em apenas 135 dias<sup>29</sup>.

Vemos, assim, que uma viagem de ida ou de regresso da Carreira da Índia, segundo as informações da nossa fonte, podia realizar-se por uma caravela em apenas 4 meses e meio, mas uma nau pesada, sujeita a condições duras de navegação, como as invernadas em Moçambique, ou, como no caso da *Santo Inácio de Loiola*, confrontada com corsários holandeses, podia demorar mais de um ano. Segundo os *Diários da Navegação da Carreira da Índia, nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600* e publicados por Quirino da Fonseca, a duração das viagens oscilou entre os 163 dias da nau *S. Pantaleão*, na sua ida para a Índia, em 1595, e os 243 dias da nau *Nossa Senhora da Piedade*, em idêntica viagem, no ano de 1603<sup>30</sup>.

Joaquim Rebelo Vaz Monteiro fez o estudo aprofundado da “*viagem redonda*” da armada de D. Afonso de Noronha, composta de 3 naus (*Santa Maria do Castelo*, *S. João* e *S. Martinho*), realizada em 1597-1598, pelo qual se pode acompanhar o traçado da rota (magistralmente ilustrada com desenhos cartográficos) e

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 148.

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 104, n. 1.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 143.

<sup>30</sup> *Manuscrito da Academia das Ciências de Lisboa*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1938.

os tempos de partida e de progressão à ida e à volta.

Assim, a armada partiu de Lisboa a 5 de Abril de 1597, a 11 passava à vista da Madeira pela banda do leste, a 18 navegava entre a Grã-Canária e Tenerife, seguindo depois um trajecto paralelo à costa africana até 7 graus norte, estando a leste da ilha de Santiago de Cabo Verde a 26. No dia 16 de Maio, ultrapassava o Equador na longitude de 20 graus oeste e a cerca de 10 graus a leste do Penedo de S. Pedro. Velejando ao largo da costa brasileira, a 23 de Maio estava na latitude do Cabo de S. Roque, a 25 montava a do Cabo de Santo Agostinho, a 29 a da Baía, a 1 de Junho a de Porto Seguro e a 3 a dos Abrolhos. Rumando a sul, depois a sueste e a leste, a 14 de Julho dobrava o Cabo da Boa Esperança e, no dia seguinte, o Cabo das Agulhas. No dia 8 de Agosto estava na cara da ilha de S. Lourenço e, navegando “*por*”, a 14 aportava à ilha de Moçambique. Saindo a 23 de Agosto, a 4 do mês seguinte atingia o Equador, a 13 a latitude do Cabo Guardafui, a 16 a latitude de Goa, onde chegou a 26 de Setembro de 1597.

No regresso, a partida de Goa teve lugar a 21 de Dezembro de 1597 e, a 19 de Janeiro de 1598, estava na ilha de Moçambique. Navegando “*por dentro*” contra sua vontade, o experimentado piloto Gaspar Ferreira Reimão navegou a custo com a nau *Santa Maria do Castelo* até ao Cabo das Correntes, onde teve de retroceder no Canal de Moçambique, no sentido da costa da ilha de S. Lourenço, tendo gasto 20 dias nesta difícil manobra. A 16 de Março, entrou no Atlântico e, a 2 de Abril, aportou à ilha de Santa Helena, onde, segundo o combinado, aguardou as outras duas naus (a *S. João* e a *S. Martinho*) vindas de Cochim, as quais chegaram, respectivamente, a 25 e 27 de Abril. A 14 de Maio, partiram as três naus em conserva, rumo ao Reino, a 22 bordejaram Ascensão por oeste, passaram o Equador a 31, a cerca de 4 graus

a leste do Penedo de S. Pedro, a 15 de Julho bordejaram por oeste a ilha do Corvo, contornando os Açores pelo norte, sem fazer escala, e, a 1 de Agosto, entraram no Tejo <sup>31</sup>.

Deste pormenorizado relato podemos tirar as seguintes conclusões: esta “*viagem redonda*”, relatada pelo experiente piloto Gaspar Ferreira Reimão<sup>32</sup>, durou 452 dias (174 à ida, 86 na Índia e 192 no regresso); estamos perante uma viagem sem grandes percalços, uma vez que os três navios foram e voltaram a salvo, apenas se regista uma maior demora no regresso devida ao facto de terem sido perdidos 20 dias ao navegar “*por dentro*” da ilha de S. Lourenço e 25 dias na ilha de Santa Helena para se fazer a reunião das três naus; foi feita escala apenas uma vez em cada trajecto, na ilha de Moçambique à ida, na ilha de Santa Helena no regresso; não havia propriamente uma rota padrão rígida da Carreira da Índia, com escalas pré-estabelecidas, dependendo muito dos tempos e das condições de navegação e das notícias sobre a actividade dos corsários; é esta última razão que explica, na viagem de regresso, o não ter sido feita a tradicional escala nos Açores<sup>33</sup>, e certamente também “*a viagem por dentro da Ilha de S. Lourenço havendo 70 anos que se tinha deixado esta carreira*” <sup>34</sup>.

Por erro do piloto ou por falta de instrumentos de marear, podia perder-se a linha de rumo. Em 1506, “*Alvaro Telles por fora da Ilha de S. Lourenço foi ter à Ilha de Samatra, cuidando ser o Cabo Guardafui*” <sup>35</sup>.

<sup>31</sup> Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Uma Viagem Redonda da Carreira da Índia*, Coimbra, B.G.U.C., 1985.

<sup>32</sup> *Ibidem*, pp. 24-27.

<sup>33</sup> Cf. Artur Teodoro de Matos, *A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985.

<sup>34</sup> *Relação*, p. 101.

<sup>35</sup> *Ibidem*, p. 19.

## 5. Arribadas e invernadas

Nem todos os navios que saíam de Lisboa conseguiam seguir viagem. Alguns viam-se forçados a arribar ao porto de partida. Normalmente, os navios arribados e os seus capitães e tripulação partiam de novo no ano seguinte. Durante o período em análise, dos 999 navios que largaram do Tejo, rumo à Índia, 63 arribaram a Lisboa (quadro IV). Por vezes, tinham de regressar pouco depois de saírem a barra. Assim aconteceu com as 4 naus da armada de 1577 que largou do Tejo a 3 de Março, teve de regressar a 7 devido a forte tormenta no mar e, porque ainda estava no “tempo certo”, voltou a partir a 27<sup>36</sup>. E o galeão *Conceição*, capitaneado por D. Pedro de Vasconcelos, em 1608, “arribou a Lisboa na altura da Ilha da Madeira”<sup>37</sup>.

Na maior parte dos casos, porém, as arribadas provinham da zona equatorial, devido, como já atrás se viu, às dificuldades náuticas da passagem da elipse circulatoria de ventos e correntes do Atlântico Central Norte, girando no sentido dos ponteiros do relógio, para a elipse circulatoria simétrica inversa do Atlântico Sul. Condições climáticas adversas ou erro do piloto eram fatais.

Assim, a passagem do Equador devia preparar-se com antecedência, nas águas de Cabo Verde, passando “por dentro”, fazendo ou não escala em Santiago, para assim ir saindo do turbilhão dos alíseos de nordeste, em busca dos alíseos de sueste. Rumando ao sul e sueste, a frota devia acompanhar a linha da costa africana, de modo a navegar 70 a 90 léguas ao largo do Cabo da Verga, da Serra Leoa e dos Baixos de Santana, continuando o rumo até os 3

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 82.

<sup>37</sup> *Ibidem*, pp. 117 e 118.

a 4 graus norte. Aqui, começava a rumar-se a sudoeste, mas de modo a não passar o Equador a menos de 100 léguas a leste do Penedo de S. Pedro, para “montar” com sucesso o Cabo de Santo Agostinho e os Abrolhos e evitar “cair” na corrente das Guianas, ser arrastado para as Antilhas e ter de regressar ao Reino.

Vejamos alguns exemplos: em 1563, Vasco Fernandes Pimentel, na nau *Algaravia*, “arribou dos Abrolhos altura do Brasil com o mastro quebrado”<sup>38</sup> ; em 1569, Lourenço Carvalho “nãopoude dobrar os Abrolhos e arribou ao Reino”<sup>38 39</sup>; em fins de Setembro de 1590, a nau *S. João*, da qual era capitão Pero Gonçalves, “arribou sem poder passar a linha por achar ventos ponteiros, e calmarias, e grandes correntes “,o mesmo acontecendo à nau *S<sup>l</sup>. Cristóvão*, de Álvaro de Paiva, a qual, em dia de S. Pedro, “arribou de seis graos da banda do Sul por achar os ventos ponteiros e não poder dobrar o Cabo de S. Agostinho”<sup>40</sup>; em 1628, duas das três naus da armada desse ano foram “ver terra do Brasil ” e, a 26 de Agosto, “arribarão de 8 grãos da banda”<sup>41</sup>; e o mesmo aconteceu, em 1604, às naus *Nossa Senhora da Palma e Nossa Senhora das Mercês*<sup>42</sup>; em 1592, Sebastião Gonçalves de Arvelos, no galeão *S. Pedro*, arribou ao Reino em fins de Setembro e idêntica sorte tiveram o galeão *S. Nicolau*, em 1604, as 4 naus da armada de 1613, a nau *Nossa Senhora do Cabo*, em 1616, o navio *Candelária*, em 1617, e os dois navios (um galeão e uma naveta) da armada de 1639<sup>43</sup>.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 73.

<sup>39</sup> *Ibidem*, p 77.

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp. 93 e 94.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p. 145.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 109.

<sup>43</sup> *Ibidem*, pp. 96,109,125,128,129 e 174.

É claro que os navios da Carreira do Brasil corriam o mesmo risco. Segundo nos informa Rodolfo Garcia, Francisco Giraldes foi nomeado para suceder a Manuel Teles Barreto no governo geral do Brasil, em 9 de Março de 1588. Ora, “*assumir suas funções, a náu em que viajava andou á matroca durante quarenta dias da Madeira para a costa da Guiné, sem conseguir transpor a linha, arribando afinal para as Antilhas sem tocar no continente. Depois de um anno e meio de navegação, voltou a Lisboa, em fins de Setembro de 1589. O contratempo arrefeceu o ânimo do governador, que ao cabo desistiu do cargo*”<sup>44</sup>.

Não era só à ida que a zona do Equador era perigosa. No regresso, também podia oferecer sérias dificuldades. Em 1594, a nau *S. Pedro*, capitaneada por Pero Gonçalves, “*por não tomar as Ilhas de Sancta Hiena e Assenção foi ao Brasil e estando surta em Pernãobuco lhe deu hum temporal com que se perdeu e deu à costa*”<sup>45</sup>. E a nau *S. Francisco*, de Vasco da Fonseca, vindo da Índia, “*arribou ao Brasil com o leme quebrado donde carregou de asucares, e vindo para este Reino lhe deu hum contraste com que arribou ao Porto Rico, e por chegar desbaratada descarregou o que levava e tornando a fazer sua viagem achou hua armada ingleza na Ilha de S. Miguel que a obrigou a varar em terra donde se perdeu, em Novembro de 97*”<sup>46</sup>.

Além do Equador, havia outros “pontos críticos” na Carreira da Índia: o Cabo da Boa Esperança, ponto de encontro das águas do Atlântico e do Índico; o Canal de Moçambique, devido, como atrás se disse, às fortes correntes e às frequentes tempestades

<sup>44</sup> Nota de Rodolfo Garcia a Femão Cardim, *Tratado da Terra e Gente do Brasil*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1939, p. 338.

<sup>45</sup> *Relação*, p. 97.

<sup>46</sup> *Ibidem*, pp. 100 e 101.



ciclónicas, fenómeno conhecido localmente por "*monomocaiá*" a costa do Malabar, em virtude da violência das monções; o Mar dos Açores, tempestuoso e infestado de corsários; a própria barra do Tejo, quer na saída, quer na entrada dos navios, como se pode ver pelos seguintes exemplos: em 1553, D. Manuel Telo, "*estando pera partir, se queimou a nao no rio de Lisboa*"<sup>47</sup>, o mesmo aconteceu, em 1610, à nau *Livramento*, de Manuel de Távora<sup>48</sup>; em 1623, a nau *S. Francisco Xavier* perdeu-se à vinda, ao entrar a barra junto à Cabeça Seca<sup>49</sup>; e a nau *Santo Inácio de Loiola*, em 1630, afundou-se ao entrar a barra do Tejo<sup>50</sup>.

Quanto às invernadas, devidas a atrasos na partida ou no percurso, podiam ocorrer no Brasil, em Angola ou em S. Tomé, mas as mais frequentes aconteciam em Moçambique. Durante os primeiros 156 anos da Carreira da Índia, invemaram em Moçambique, à ida, pelo menos 39 navios (quadro IV). Por vezes, ficavam aí um ou dois, mas os outros conseguiam prosseguir. E anos houve em que aí tiveram de invernar todos ou quase todos os navios da armada. Concretamente, em 1507, invemaram em Moçambique 10 das 14 naus da armada desse ano e aproveitaram para fazer na ilha a primeira fortaleza de pedra e cal, hospital e igreja<sup>51</sup>. E, em 1519, igualmente aí invemaram 10 das 14 velas da armada<sup>52</sup>.

Como atrás se disse, a navegação no Canal de Moçambique era difícil, devido às fortes correntes marítimas, aos ilhéus e baixios e às "*monomocaias*"<sup>53</sup>. Por isso, desde 1527 que se preferia fazer,

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 65.

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 121.

<sup>49</sup> *Ibidem*, p. 138.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 148.

<sup>51</sup> *Ibidem*, p. 21 e 22.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 35.

<sup>53</sup> *Ibidem*, p. 138.

à volta, a navegação “*por fora*” e, mais tarde, passará também a preferir-se à ida.

## 6. Outros “sucessos”<sup>44</sup>

A “*Relação da British Library*” fornece ainda um vasto leque de outras informações que convém reter.

Nos primeiros tempos, o funcionamento regular da Rota do Cabo proporcionou o descobrimento, não só das ilhas do Indico, mas também de espaços insulares perdidos no Atlântico. É o caso de João da Nova que, à ida para a Índia, em 1501, “*sendo em 8 graus da banda do Sul achou hua ilha a que poz nome de Conceição (Ascensão) e, tornando para o Reino achou a de Santa Elena*”<sup>54</sup>. Em 1506, “*nesta viagem descobriu Tristão da Cunha as ilhas a que pos o seu nome*”<sup>54 55</sup>. Indo na armada de 1511, como capitão da nau *Santa Maria da Luz*, Jorge de Brito “*descobriu o penedo de São Pedro*”<sup>56</sup>.

O nosso documento, por regra, regista os tipos de navios da Carreira da Índia. A grande maioria eram naus e galeões, mas circulavam também caravelas, patachos, navetas, urcas, zambucos e, pelo menos, uma nau taforeia em 1506 e uma fragata em 1645. Porque o documento indica quase sempre o nome dos navios de cada armada, é possível detectar muitos deles em várias viagens e assim apurar a sua “longevidade”. Alguns “morriam” logo na viagem inaugural. Foi o que aconteceu a 2 navios de Vasco da Gama e a 6 de Pedro Álvares Cabral. Outros tinham vida longa.

<sup>54</sup> *Ibidem*, p. 12.

<sup>55</sup> *Ibidem*, p. 19.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p. 26.

Alguns exemplos: a nau *Galega* navegou durante 13 anos (de 1535 a 1548); a nau *Chagas*, feita na Índia, detecta-se a navegar na Rota do Cabo durante 20 anos (de 1565 a 1585), mas Solis diz que durou de 1560 a 1585, ou seja, 25 anos, o que quer dizer que, antes de vir a primeira vez ao Reino, já navegava há 5 anos nos mares da Índia<sup>57</sup>; a nau *S. Tomé* durou 41 anos (de 1547 a 1588); o galeão *S. Filipe* navegou 49 anos (de 1547 a 1596); e a mítica nau *Flor de la Mar* resistiu 69 anos, pois aparece-nos em 1505, é dada como perdida em 1550, mas terá sido recuperada, porque continuará a navegar até 1564.

Na segunda metade do século XVI, emergiu a controvérsia entre as vantagens e desvantagens de aumentar ou diminuir a tonelagem dos navios da Carreira da Índia. Fernão de Oliveira, no seu *da Fábrica das Naus*, defendia a construção de navios de grande porte, porque aguentavam melhor o mar e desencorajavam os corsários<sup>58</sup>. Duarte Gomes Solis, entre outros, dizia, pelo contrário, que os navios mais pequenos, sendo mais leves, eram mais ligeiros e escapavam melhor às ciladas do corso<sup>59</sup>.

Associando-se a Fernando Lopes Carrasco, Duarte Gomes propõe ao rei a construção em Baçaim de 6 navios de 500 a 550 tonéis para a Carreira da Índia, “*p ser esta a melhor proporção defendida por todos aqueles que bem o entendem*”<sup>60</sup>. Como atrás se disse, desde muito cedo se criaram estaleiros navais na Índia, mas Solis defende a sua intensificação, porque as madeiras do Oriente são melhores. Segundo as suas palavras “*vale mas una*

<sup>57</sup> Duarte Gomes Solis, *Discursos sobre los comercios de las dos Indias (1622)*, Lisboa, Edição organizada por Moses Bensabat Amzalak, 1943, pp. 197 e 209-231.

<sup>58</sup> Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, p. 343.

<sup>59</sup> Duarte Gomes Solis, *ob. cit.*, pp. 200 e 201.

<sup>60</sup> *Ibidem*, p. 200.

*nao hecha en la India, que quatro hechas en esta ribera de Lisboa. Que las naos de la India son perpetuas, y las deste Reyno, no son tan seguras en el primero viage, como las de la India lo son en el quinto* ”<sup>61</sup>.

Por vezes, com os destroços de navios perdidos faziam-se ou consertavam-se outros. No regresso da primeira viagem de Vasco da Gama, “o navio *S. Gabriel* em que hia Paulo da Gama por estar mui desbaratado e não poder fazer viagem se desfez para conçerto dos outros”<sup>62</sup>. E, em 1505, “Lopo Sanches com hum temporal que teve lhe abriu a não agoa e pela não poder vencer derão com ella em seco 40 legoas do Cabo das Correntes, salvando-se a gente e madeira, de que fizeram hum caravelão”<sup>63 64</sup>.

Em determinadas situações, preferia-se destruir os navios a ter de os largar aos inimigos. Em 1508, “à nao de Gonçalo de Sousa por nam ter gente que a mareasse se poz o fogo”<sup>M</sup>. E, em 1608, ao chegar a ãau de Pero de Tovar à barra de Goa, “a mandou queimar o arcebispo governador por que a não tomase hua armada olandeza que estava à vista”<sup>65</sup>.

A actividade dos corsários, perturbou a Rota do Cabo desde as primeiras décadas do século XVI, mas intensificou-se fortemente no período filipino. Estranhamente, a primeira vez que a nossa *Relação* regista a actividade dos corsários é em 1586. Nesse ano, vindo João Trigueiros no galeão *S. Filipe*, “altura das Ilhas o tomou Francisco Draquez cossairo inglez” e, em 1591, vindo demandar a ilha do Corvo, a nau “*Madre de Deos* pelejou hum

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 196 e 197.

<sup>62</sup> *Relação*, p. 9.

<sup>63</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>64</sup> *Ibidem*, p. 23.

<sup>65</sup> *Ibidem*, p. 117.

*dia inteiro com a armada ingleza e depois de rendida lançarão a gente em terra e levarão a não* ”<sup>66</sup>. A nau *Chagas*, feita na Índia, “à vista do Faial em vespóra de S. João pelejarão com ella tres navios de inglezes que lhe pegarão fogo com que se queimou toda”<sup>66 67</sup>. Melhor sorte teve a nau *S. João*, da qual vinha por capitão D. João Pereira, a qual, vindo das ilhas para o Reino, “*pelejou muitos dias com çinco navios inglezes, e veio a salvamento*”<sup>68</sup>. Como atrás se disse, em 1598 e 1606, a armada portuguesa não conseguiu sair “*a barra pella ter tomada hua armada ingleza*”<sup>69</sup>. O curso inglês é ainda assinalado em 1616 no Índico, em 1618 “*avante do Cabo da Boa Esperança* em 1622 em Moçambique, em 1625 nos Açores e, em 1627, no Atlântico e no Índico”<sup>70</sup>.

Quanto aos corsários holandeses, aparecem pela primeira vez em 1601 em Santa Helena, em 1607 em Moçambique, em 1608 na Índia, em 1612 novamente em Santa Helena, em 1627 no Atlântico e no Índico, em 1630 no Cabo da Boa Esperança, em 1633 nos Açores, em 1637 e 1641 em Goa<sup>71</sup>.

Os próprios corsários turcos rondaram a costa portuguesa. Em 1621, os homens da nau *Conceição Nova*, feita na Índia, à *das Berlengas, defronte da Ericeira encontrarão 17 nãos de turcos com que pelejaram tam valentemente que a nam puderam render senão queimando-a*”<sup>72</sup>.

Em certos casos, é registada a actividade do curso sem se esclarecer qual a nacionalidade dos corsários, concretamente nos

<sup>66</sup>*Ibidem*, pp.89 e 95.

<sup>67</sup> *Ibidem*, p. 96.

<sup>68</sup> *Ibidem*, p. 97.

<sup>69</sup> *Ibidem*, pp. 102 e 114.

<sup>70</sup>*Ibidem*, pp. 128,130,131,136,137,140 e 143.

*Ibidem*, pp. 106, 115, 117, 124, 143, 148, 154, 171 e 175.

<sup>72</sup> *Ibidem*, p. 136.

Açores em 1609 e 1615 e no Brasil em 1626<sup>73</sup>.

Algumas naus caíam de velhas e outras derreadas com a carga. D. Pedro de Castro, em 1522, “*estando ancorado na Barra de Goa por a sua não ser mui velha, e das maiores que se fizeram no Reino, com hum tempo forte se perdeu*”<sup>74</sup>. Era a nau Nazaré. E a nau *Relíquias*, de Francisco Cavaleiro, “*se perdeu na barra de Cochim em dando a vella de sobrecarregada*”<sup>75</sup>.

Como forma de evitar tentativas de poder autónomo, de abusos de poder, de corrupção e de clientelismo, os vice-reis e governadores da Índia eram nomeados apenas por três anos. E raramente os monarcas portugueses reconduziram no cargo os seus representantes no Estado da Índia. As únicas exceções, durante o período em análise, foram Afonso de Albuquerque (1509-1515), Nuno da Cunha (1529-1538), Matias de Albuquerque (1591-1597), D. Jerónimo de Almeida (1612-1617), o 4.º Conde da Vidigueira, D. Francisco da Gama (1622-1628) e o 4.º Conde de Linhares, D. Miguel de Noronha (1629-1635). Dois governaram dois triénios, mas em mandatos descontínuos. São eles: D. Luís de Ataíde (1568-1571 e 1578-1581) e D. Francisco da Gama (1597-1600 e 1622-1628)<sup>76</sup>.

Alguns vice-reis e governadores nem chegaram a tomar posse do cargo, porque morreram na viagem. Outros faleceram antes de concluir o mandato. E o poder não podia cair na rua. Por isso, desde cedo os reis portugueses, ao mesmo tempo que nomeavam os titulares desse cargo, emitiam três vias com o nome dos

<sup>73</sup> *Ibidem*, pp. 120, 128 e 142.

<sup>74</sup> *Ibidem*, p. 38.

<sup>75</sup> *Ibidem*, pp. 89 e 90.

<sup>76</sup> *Ibidem*, pp. 183-185. Cf. o *Tratado de todos os vice Reis e Governadores da Índia*, Lisboa, Editorial Enciclopédia, Lda. 1962.

substitutos em envelopes lacrados e numerados, que seriam abertos, por ordem da sua numeração, perante o bispo e demais autoridades de Goa, no caso de falecimento do titular e apenas para completar o seu mandato. Por exemplo, em 1547, “

*EIRei o título de vizo-rei ao governador D. João de Castro com tres annos mais de governança da India, e outras mercês mas viria a morrer logo depois. Por esse motivo, “Garcia de Sá succedeu no governo de India a 6 de Junho deste anno de 1548, conforme a via d 'EIRei, por morte do vizo-rei D. João de Castro, o quall titulo nam gozou mais que 14 dias* <sup>11</sup>.

Nos anos de 1525, 1526 e 1628, houve problemas na sucessão do governo da Índia. E quando, aberta a terceira via, se concluiu que a pessoa com o nome nela contido tinha morrido ou estava ausente de Goa, procedia-se à eleição do seu substituto, eleição que normalmente recaía no arcebispo. Foi o que aconteceu com D. Frei Aleixo de Meneses, em 1608, e com D. Frei Luís de Brito, em 1628 <sup>77 78</sup>.

Durante o período filipino, aconteceu ter a armada de partir de Lisboa sem terem chegado de Madrid as “vias” da sucessão. Em 1605, foi “*com as vias*” o capitão “*Belchior Roiz em caravela para alcançar as naos que alcançou na Linha*”. E, em 1613, o dito Belchior Roiz foi enviado como capitão de uma caravela de aviso<sup>79</sup>.

Segundo o nosso código, houve dois triunviratos no governo da Índia, cada um de natureza diferente e ambos de existência efêmera. Em 1571, “*dividiu EIRei D. todo o Estado da*

<sup>77</sup> *Ibidem*, pp.60 e 61.

<sup>78</sup> *Ibidem*, pp.42,43 e 156-168.

<sup>79</sup> *Ibidem*, pp. 111 e 125.

*Índia em tres governos, a saber, D. Antonio de Noronha por vizo-rei da Índia, desde Ceilão até o Cabo de* *e Francisco*  
*Barreto desde o Cabo de Guardau até o Cabo das Correntes, e*  
*Antonio Monis Barreto desde Pegú até à China, como diz Diogo*  
*do Couto na 9-Decada* ”<sup>80</sup> <sup>81</sup>. Esta ideia de D. Sebastião parece ter dado maus resultados. Mas, em 1629, haverá um segundo triunvirato, durante três meses, como solução de recurso. Com efeito, por morte do governador interino, D. Frei Luís de Brito, houve dúvidas na sucessão e “*resolveu-se quefossem governadores Dom Lourenço da Cunha, capitão de Goa, Nuno Alvares Botelho, do Conselho de Estado de Sua Magestade, capitão general da armada de alto bordo, e o doutor Gonçalo Pinto da Fonseca, chansarel daquele Estado, os quais tomarão posse em primeiro de Agosto deste ano e servirão até chegar o conde de Linhares vizo-rei que tomou posse a 21 de Outubro de 629*”<sup>\*</sup>!

O autor do *códice da British Library* entendeu por bem registar determinadas informações que se podem considerar residuais no contexto de uma “relação das naus e armadas”, mas que têm bastante interesse para a história do Estado da Índia. Algumas, já delas nos servimos para ilustrar ou reforçar determinados aspectos relacionados com a Carreira da Índia. Outras, vamos vê-las de seguida.

Concretamente, na armada de Pedro Álvares Cabral foram oito franciscanos, em 1506 “*se fez o primeiro mosteiro da Ordem de S. Francisco que ouve na Índia*” e, em 1518, “*se fundou o Convento de S. Francisco de Goa*”<sup>82</sup>; na primeira viagem de Vasco

<sup>80</sup> *Ibidem*, p. 79.

<sup>81</sup> *Ibidem*, p. 147.

<sup>82</sup> *Ibidem*, pp. 11,19 e 32.



da Gama “*se dise a primeira missa do Cabo da Boa Esperança para dentro* “ e, na sua segunda viagem “*fez tributario EIRei de Quíloa* ”<sup>83</sup>; em 1505, fizeram-se as fortalezas de Quíloa, de Angediva, Cananor e Sofala, no ano seguinte as de Cochim, Socotorá e Ormuz, em 1512 a de Calecute e em 1517 a de Colombo, em Ceilão <sup>84</sup>; em 1516, 20 dias depois de ter saído a armada do Tejo, partiu Diogo Unhos “*com avizo de huma armada que o soldão do Cairo tinha feito no Porto do Soéz* ”<sup>85</sup>; Femão Peres de Andrade, em 1518, foi “*com armada à China, a primeira que là passou de portugueses, e levou nella o embaixador que lá ficou com cartas e presentes para EIRei* ”<sup>86</sup>; em 2 de Novembro de 1578, zarparam do Tejo duas caravelas com a triste notícia de Alcácer-Quibir<sup>87</sup>; as 3 naus e 6 galeões que compunham a armada de 1629 “*forão as primeiras, que se aprestarão por conta da Companhia do Comercio* ”<sup>88</sup>.

Monstros marinhos endemoninhados apoquentavam o espírito dos navegantes. Em 1518, “*na paragem do Cabo da Boa Esperança hum peixe deu huma encontrada na não de D. João de Lima, que cuidarão alguns no estremecer que ella fez, que dera em algum penedo* ”<sup>89</sup>. E os homens de Rui Vaz Pereira, em 1520, passado o Cabo da Boa Esperança, “*acharam que o galeão nadava, e que hum monstro do mar os detinha, o qual jazia pegado na quilha do galeão por todo o comprimento delle, sendo o galeão de vinte e hum ramos, que sam cento, e cinco palmos* Nos ruidos

<sup>83</sup> *Ibidem*, pp. 10 e 13.

<sup>84</sup> *Ibidem*, pp. 17-20, 28 e 32.

<sup>85</sup> *Ibidem*, p. 31.

<sup>86</sup> *Ibidem*, p. 32.

<sup>87</sup> *Ibidem*, p. 83.

<sup>88</sup> *Ibidem*, p. 146.

<sup>89</sup> *Ibidem*, p. 33.

que produzia, “alguns ouvirão ser espirito máo pelo que “o capelão da náo o esconjurou, e com alguns exorcismos elle a cabo de hum quarto de ora, que os teve espantados e temerosos, abaixou as perpetanas, e espediu-se por baixo, sem fazer mais que respirar grande quantidade de agoa pelas trombas ”<sup>90</sup>.

Nos tempos da navegação à vela, temporais, calmarias, coriscos, fogos e maremotos personificavam a “revolta dos elementos” contra a ousadia dos homens. Aos temporais e às calmarias já atrás nos referimos. Vejamos agora o que o nosso códice nos diz sobre os restantes fenómenos. O galeão S. \_\_\_\_\_, capitaneado por João Soares Vivas, no regresso da Índia, em 1639, “passou o Cabo a 15 de Agosto, e na Terra do Natal lhe cahirão tres raios, hum lhe queimou o mastro do traquete, mastareo, vergas, e vellas athé o castelo, e durou o fogo cinco horas, e outro deu no mastro grande, e se ateou, e foi Deus servido apagar-se, e outro deu na popa; mataram, e aleixaram gente de consideração; arribou a Angola a 13 de Setembro do mesmo anno; partiu de Angola a 29 de Dezembro de 1639, entrou em Lisboa a 6 de Maio de 1640 ”<sup>91</sup>.

Na sua terceira e última viagem à Índia, em 1524, Vasco da Gama, vice-rei e capitão-mor de uma armada de 14 velas (9 naus e 5 caravelas) e 3.000 homens, viu-se confrontado com um tremendo maremoto seguido de um “diluvio no mar de Dabul. Perante a enorme confusão geral, emergem a serenidade e a fibra do experto “lobo do mar” e as suas qualidades de sagaz condutor de homens. Ouçamos o que nos diz o autor do códice: “Huma quarta-feira vespera de Nossa Senhora de Setembro às oito horas da noute lhe tremeo o mar tamrijamente com tamanhos, e continuos

<sup>90</sup> *Ibidem*, p. 36.

<sup>91</sup> *Ibidem*, p. 172.

*movimentos, que cada huma das náos parecendo-lhe que ella só padecia este tremor, se houvesse por perdida sem entender a cauza, e cuidando serem agoagens sobre alguns baixos com as bombardas se faziam sinais humas às outras, e huns acudiam ao leme que não podiam ter, outros à bomba, à sonda, e muitos a barris, e taboas em que se pudessem salvar, sem huns aos outros se poderem valer, nem entender, athé que o almirante deu em conhecimento do que era, dizendo-lhes: -Amigos nam hajais medo, antes prazer, e alegria, que isto hé tremor da terra, e o mar treme de nos <sup>92</sup>.*

É nos momentos difíceis que emergem os grandes homens.

<sup>92</sup> *Ibidem*, pp. 39-41.

Quadro VI — Quadro-resumo do movimento anual da Carreira da Índia  
(1497-1653)

Partida	Capitão-mor	Navios	Chegados à Índia	Regressados
8.7.1497	Vasco da Gama	4	3	2
9.3.1500	Pedro Alvares Cabral	13	8	6
15.3.1501	João da Nova	4	4	4
10.2.1502	D. Vasco da Gama	15	15	10
10.4.1502	Estêvão da Gama	5	5	5
6.4.1503	Afonso de Albuquerque	3	3	2
14.4.1503	Francisco de Albuquerque	3	3	2
Maio-1503	Antonio Saldanha	3	3	-
22.4.1504	Lopo Soares	13	13	13
25.3.1505	D. Francisco de Almeida	20	18	12
18.5.1505	Pero de Anaiá	6	4	4
8.9.1505	Cide Barbudo	2	2	2
6.3.1506	Tristão da Cunha	16	15	4
12-20.4.1507	Jorge de Melo Pereira	12	12	7
9.4.1508	Jorge de Aguiar	13	13	8
5.4.1508	Diogo Lopes de Sequeira	4	4	4
12.3.1509	D. Fernando Coutinho	15	14	14
12.3.1510	Diogo Mendes de Vasconcelos	4	4	4
16.3.1510	Gonçalo de Sequeira	7	6	6
Agosto-1510	João Serrão	3	3	-
25.3.1511	D. Garcia de Noronha	6	3	3
25.3.1512	Jorge de Melo Pereira	12	12	11
13.7.1512	João Chanoca	1	1	1
20.3.1513	João de Sousa de Lima	4	3	3

27.3.1514	Cristóvão de Brito	5	5	4
2.7.1514	Sebastião de Sousa	3	3	-
7.4.1515	Lopo Soares de Albergaria	15	15	15
4.4.1516	João da Silveira	5	3	3
24.4.1516	Diogo de Unhos	1	1	1
9.4.1517	António de Saldanha	5	5	5
Abril-1517	Fernão de Alcacova	3	3	3
27.3.1518	Diogo Lopes de Sequeira	10	10	6
23.4.1519	Jorge de Albuquerque	9	9	4
6.4.1520	Jorge de Brito	11	10	10
5.4.1521	D. Duarte de Meneses	11	11	5
23.1.1522				
15.4.1522	"Três capitães em diversos tempos"	3	3	2
23.5.1522				
9.4.1523	Diogo da Silveira	8	7	6
9.4.1524	D. Vasco da Gama	14	11	10
25.4.1525	D. Filipe de Castro	6	3	3
8.4.1526	Francisco de Anaia	5	5	5
26.3.1527	Manuel de Lacerda	5	3	3
18.4.1528	Nuno da Cunha	13	9	9
1.9.1528	Manuel de Macedo	1	1	1
2.4.1529	Diogo da Silveira	4	4	4
15.3.1530	"Não ouve capitão-moor"	3	2	2
3 e 6.4.1530	"Não ouve capitão-moor"	2	2	2
13.5.1530	"Não ouve capitão-moor"	2	2	2
3.6.1530	"Não ouve capitão-moor"	2	2	2
20.4.1531	Pero Vaz Amaral	6	5	4

10.4.1532	D. Estêvão da Gama	5	5	5
4 e 6.3.1533	D. João Pereira	7	7	6
3.10.1533	D. Pedro de Castelo Branco	12	12	12
12.3.1534	Martim Afonso de Sousa	5	5	5
8.3.1535	Femão Peres de Andrade	7	7	7
13.3.1536	Jorge Cabral	5	5	5
12.3.1537	D. Pedro da Silva	6	5	5
3 e 4.11.1537	Diogo Lopes de Sousa	4	4	4
3.12.1537	Diogo Lopes de Sousa	2	2	2
6.4.1538	D. Garcia de Noronha	11	10	10
24.3.1539	Pero Lopes de Sousa	6	6	5
25.3.1540	Francisco de Sousa Tavares	4	4	4
7.4.1541	Martim Afonso de Sousa	5	5	4
23.4.1542	Femão Alvares da Cunha	5	4	3
25.3.1543	Diogo da Silveira	5	4	4
19.4.1544	Femão Peres de Andrade	5	3	3
28.3.1545	D. João de Castro	6	6	6
8.4.1546	Lourenço Pires de Távora	6	6	6
3.12.1546	Leonel de Sousa	1	1	1
23 e 28.4.1547	D. Francisco de Lima	6	6	5
31.10.1547	Pero de Sá	3	3	-
8.11.1547	Francisco Barreto	3	3	-
6.2.1548	João Henriques	3	3	3
6.2.1548	Manuel de Mendonça	5	5	5
28.3.1548	João de Mendonça	3	3	3
20.3.1549	Diogo Botelho Pereira	5	5	5
1,2 e 18.5.1550	D. Afonso de Noronha	5	4	2
10-20.3.1551	Diogo Lopes de Sousa	8	7	7

24.3.1552	Femão Soares de Albergaria	6	5	5
24.3.1553	Fernão Álvares Cabral	4	3	2
2.4.1554	D. Pedro de Mascarenhas	6	5	4
1.4.1555	D. Leonardo de Sousa	5	5	3
30.3.1556	D. João de Meneses	5	5	5
5 e 30.4.1557	D. Luís Fernandes de Vasconcelos	5	5	2
7.4.1558	D. Constantino	4	4	3
28.3.1559	Pero Vaz de Sequeira	6	5	5
20.4.1560	D. Jorge de Sousa	6	5	4
9.3.1561	D. Francisco Coutinho	5	5	5
16.3.1562	D. Jorge Manuel	6	6	5
16.3.1563	D. Jorge de Sousa	4	3	2
19.3.1564	D. Antão de Noronha	4	3	3
25.3.1565	Francisco de Sá	4	4	3
16.3.1566	Rui Gomes da Cunha	4	4	4
18.3.1567	João Gomes da Silva	4	4	4
7.4.1568	D. Luís de Ataíde	5	5	5
23.3.1569	Filipe Carneiro	4	4	4
18.4.1569	Francisco Barreto	3	2	-
9.3.1570	Jorge de Mendonça	4	4	2
13.10.1570	Manuel de Mesquita	1	1	1
17.3.1571	D. António de Noronha	5	5	5
18.3.1572	Duarte de Melo	4	4	2
9.4.1573	D. Francisco de Sousa	4	4	3
31.12.1573	Bartolomeu de Vasconcelos	1	1	1
21.3.1574	Ambrosio de Aguiar	5	5	5
14.3.1575	D. João de Castelo Branco	4	4	4
2 e 7.3.1576	Rui Lourenço de Távora	6	5	4

27.3.1577	Pantaleão de Sá	4	4	3
16.10.1577	D. Luís de Ataíde	3	3	–
2.11.1578	D. Estêvão de Meneses	2	2	-
24.3.1578	Jorge da Silva	3	3	3
4.4.1579	João de Saldanha	5	5	4
3.4.1580	Manuel de Melo da Cunha	4	3	3
8.4.1581	D. Francisco Mascarenhas	5	5	3
4.4.1582	Antonio Meló de Castro	4	1	2
25.3.1583	Francisco de Medeiros	1	1	-
8.4.1583	Antonio de Meló de Castro	5	5	5
10.4.1584	D. Duarte de Meneses	6	6	5
13.4.1585	Fernão de Mendonça	5	3	2
12.4.1586	D. Jerónimo Coutinho	6	6	4
26.3.1587	Francisco de Melo	6	5	4
1.4.1588	João de Toar Caminha	5	5	5
4.4.1589	Bernardim Ribeiro Pacheco	5	4	4
8.5.1590	Matias de Albuquerque	5	1	1
25.10.1590	Rui Gomes	3	1	1
4.4.1591	Fernão de Mendonça	6	6	1
7.4.1592	Francisco de Melo	5	4	2
4.4.1593	D. Luís Coutinho	5	5	2
30.3.1594	Aires de Miranda Henriques	3	3	2
12.4.1595	João de Saldanha	5	5	3
10.4.1596	D. Francisco da Gama	5	5	3
25.4.1597	D. Afonso de Noronha	3	3	3
6.2.1599	D. Jerónimo Coutinho	4	4	4
22.3.1599	Simão de Mendonça	3	2	2
4.4.1600	Aires de Saldanha	4	3	1



20.4.1601	D. Francisco Telo de Meneses	4	2	2
11.4.1601	António de Melo de Castro	5	5	3
24.3.1602	D. Francisco Telo de Meneses	6	6	5
9.4.1603	Pero Furtado de Mendonça	5	5	5
29.4.1604	D. Martim Afonso de Castro	5	1	1
11.11.1604	Sebastião da Costa e Baltazar Barbosa	2	2	-
12 e 13.3.1605	Brás Teles de Meneses	7	7	4
9.3.1605	Álvaro de Carvalho	3	3	-
5.2.1607	D. Jerónimo Coutinho	3	2	2
17.3.1607	João Correia de Sousa	4	4	-
29.3.1608	D. João Forjaz Pereira	14	6	5
25.10.1608	Rui Lourenço de Távora	5	5	5
24.3.1609	D. Manuel de Meneses	5	4	4
23.3.1610	Luis Mendes de Vasconcelos	3	2	2
20.3.1611	D. António de Ataíde	3	3	3
13.10.1611	André Coelho e António Abreu	2	2	2
18.11.1611	António Pinto de Afonseca	1	1	1
10.12.1611	João Cortes de Mendonça	1	1	1
30.3.1612	D. Jerónimo de Almeida	3	3	3
4.4.1613	D. Manuel de Meneses	4	-	-
28.1.1613	Belchior Roiz	1	1	1
8 e 10.4.1614	D. Manuel Coutinho	7	6	3
5.4.1615	D. Jerónimo Manuel	4	3	3
25.3.1616	D. Manuel de Meneses	3	2	1
21.4.1617	D. João Coutinho	6	5	4
16.4.1618	D. Cristóvão de Noronha	5	4	4
Março?-1619	Rui Freire de Andrade	5	4	-

44.1619	D. Francisco de Lima	4	3	2
22.2.1620	Jácome Morais Sarmiento	2	2	-
22.2.1620	Nuno Alvares Botelho	2	2	-
31.3.1620	Nuno Alvares Botelho	4	2	2
8 e 29.4.1621	D. Afonso de Noronha	10	1	1
18.3.1622	D. Francisco da Gama	8	4	2
24.3.1623	D. Antonio Teles de Meneses	8	8	-
25.3.1624	D. Álvares Botelho	8	8	3
6.4.1625	Vicente de Brito de Meneses	2	2	-
18 e 21.4.1626	D. Manuel Pereira Coutinho	3	3	3
6.4.1627	"Não ouve capitão-mór"	2	2	1
11.10.1627	Domingos da Câmara	1	1	1
20.11.1627	Domingos da Câmara	3	3	-
20.4.1628	D. Francisco de Mascarenhas	3	1	3
3.4.1629	D. Miguel de Noronha	9	9	2
17 e 19.4.1630	D. Jorge de Almeida	2	2	2
18.4.1631	Antonio de Saldanha	2	-	-
26.11.1631	Francisco Vaz de Almada	2	2	1
4.6.1632	Sem capitão-mor	3	3	3
6.3.1633	Antonio de Saldanha	3	3	2
7.3.1633	João da Costa	2	2	2
20.3.1634	Jerónimo de Saldanha	3	3	2
13.4.1635	Pedro da Silva	3	3	1
4.4.1636	Gonçalo de Barros da Silva	2	1	-
6.4.1637	João de Melo	2	2	2
11.4.1638	João Soares Vivas	2	2	2
13.5.1639	Diogo de Mendonça Furtado	2	-	-
23.3.1640	João da Silva Telo	6	6	2

30.3.1641	Sancho de Faria	2	2	1
6.1.1642	Antonio Cabral	1	1	1
10.4.1642	D. João da Gama	3	2	2
18.9.1642	Luis Alvares Mocarra	1	1	1
20.3.1643	João Roiz de Sá	2	2	2
12.4.1644	Luis Velho	5	5	2
1.3.1645	Capitão desconhecido	1	1	-
6.4.1645	Sem capitão-mor	4	4	1
17.6.1645	Manuel Luis	1	1	-
4.4.1646	Luis Miranda Henriques	4	4	3
17.4.1647	Sem capitão-mor	4	4	2
8.4.1648	Sem capitão-mor	2	1	1
15.4.1649	Sem capitão-mor	3	3	3
20.4.1650	João da Silva Telo	5	5	-
8.12.1650	António da Costa Lemos	1	1	-
3.4.1651	Luis de Mendonça Furtado	3	3	3
26.3.1652	D. Vasco Mascarenhas	4	4	4
26.3.1653	Luis Mendonça Furtado	2	2	2
Totais		999	878	663

**Fonte:** *Códice Additional 20902, da British Library.*