

O curso francês contra a Carreira da Índia na primeira metade do século XVI

French privateering and the *Carreira da Índia* in the first half of the sixteenth century

MARCO OLIVEIRA BORGES

Universidade de Lisboa, Centro de História

marcoliveiraborges@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-1547-4554>

Texto recebido em / Text submitted on: 22/01/2021

Texto aprovado em / Text approved on: 18/05/2021

Abstract

This article analyses French privateering in relation with the *carreira da Índia*, in the first half of the sixteenth-century. Deriving its argument from a wide array of differing sources, it is shown that Portuguese vessels sailing from India were a primary target for the French, in a scope not always fully grasped by traditional historiography. In fact, long before the 1580s, Portuguese ships loaded with spices faced an organized network of enemies, which acted on intelligence collected by espionage networks operating within Portugal.

Keywords: French privateering; *Carreira da Índia*; Spices.

Resumo

Neste artigo é feita uma análise do curso francês contra a *carreira da Índia* na primeira metade do século XVI. Com base no estudo de documentação diversa, comprova-se que os navios portugueses vindos da Índia foram um alvo central dos franceses e que o assunto é muito mais complexo do que aquilo que tem sido perspectivado pela historiografia tradicional. De facto, muito antes da década de 1580, já os navios portugueses carregados de especiarias enfrentaram uma rede organizada de inimigos e que, a fim de recolher informação para melhor atuar, também envolvia espionagem em Portugal.

Palavras-chave: Curso francês; *Carreira da Índia*; Especiarias.

Introdução

O curso francês contra a navegação portuguesa¹, na primeira metade do século XVI, foi estudado por Ana Maria Pereira Ferreira. Apenas para uma curta cronologia de trinta anos, entre 1508 e 1538, a investigadora apresentou um total alarmante de 423 roubos franceses a navios portugueses, abarcando uma geografia bastante diversa: Cabo Verde, Canárias, Madeira, Açores, costa africana, Terra Nova, Brasil, Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Irlanda, Flandres, etc.².

No exemplo concreto da carreira da Índia, à exceção de alguns estudos de caso e do curso neerlandês, abrangendo uma cronologia que vai de 1595 a 1625³, faltam investigações aprofundadas sobre o tema. Por conseguinte, isso faz com que não se possa tecer com grande segurança qualquer tipo de interpretação sobre o assunto para a centúria quinhentista e parte da seguinte. Em todo o caso, a historiografia tradicional tem avançado que só a partir da década de 1580 é que o curso passou a ser um problema sério para a carreira da Índia, através das ações inglesas, e que, até aí, o número de navios tomados havia sido insignificante.

Seguindo esta perspetiva, Vitorino Magalhães Godinho referiu que o curso contra os navios vindos da Ásia apenas havia começado a ter grande relevo na década de 1580, período em que as ameaças encastelaram-se. Assim, havia sido por essa altura que surgiram “verdadeiras esquadras de guerra” organizadas, tendo estas substituído “os corsários isolados”⁴.

A mesma linha de pensamento foi veiculada por André Murteira: “foi só na década de 80 do século XVI que a navegação da Carreira principiou a ser afetada seriamente pelo curso, na sequência da guerra anglo-hispânica de 1585-1604”⁵.

¹ Este artigo é uma versão revista e corrigida de uma parte de uma tese de doutoramento intitulada *O trajecto final da Carreira da Índia na torna-viagem (1500-1640). Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: ações e reações*, 2 vols., Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2020.

² Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Cascais, Patrimonia, 1995, p. 349-365. Porém, a esse número é preciso subtrair o assalto de Mondragón, já que este seria da Biscaia e não um assaltante francês (cf. Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, “Da caça de Mondragón à guarda do Estreito de Gibraltar (1508-1513): os guardiões da memória de Duarte Pacheco Pereira e a economia da mercê nos séculos XVI-XVII”, *Anais de História de Além-Mar*, 13 (2012), p. 221-331).

³ André Murteira, *A carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625*, Lisboa, Tribuna da História, 2012; e *A navegação portuguesa na Ásia e na rota do Cabo e o curso neerlandês, 1595-1625*, Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2016.

⁴ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, 2.^a ed. corr. e amp., vol. III, Lisboa, Editorial Presença, 1987, p. 48.

⁵ André Murteira, *A carreira...*, cit., p. 47.

Luís Falcão Fonseca, desvalorizando a ameaça francesa, referiu que, até à Monarquia Hispânica, o principal perigo provinha das dificuldades da própria navegação entre Lisboa e a Índia e vice-versa. Neste seguimento, “as esporádicas incursões francesas no Atlântico, normalmente limitadas à Guiné e ao Brasil, podiam cruzar-se, mas dificilmente defrontar-se, com os navios da carreira da Índia”⁶.

Por sua vez, Saturnino Monteiro admitiu que os navios franceses, pelo seu alegado menor porte, não estavam em condições de rivalizar com as grandes naus retornadas do Índico. Neste sentido, os corsários franceses dedicavam-se, num contexto geral, ao ataque de embarcações de menores dimensões e de pouco valor comercial, caso das que navegavam na costa do Brasil ou nas proximidades da ilha da Madeira⁷.

Explorando sobretudo o universo estatístico e o movimento de navios pela rota do Cabo, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes escreveram que, “nos mares, a concorrência das potências do noroeste europeu” só surgiu de forma organizada a partir da década de 1580. Neste contexto, defenderam que, antes de 1585, foram raros os ataques a naus da Índia, ainda que, nesses casos, a origem dos atacantes fosse normalmente francesa. Segundo os mesmos autores, foi com o advento da Monarquia Hispânica e a conveniente identificação de interesses entre as duas Coroas ibéricas que os navios vindos da Ásia “passaram a merecer o mesmo tipo de tratamento que antes era reservado quase em exclusivo aos galeões espanhóis”⁸.

Por seu turno, Francisco Contente Domingues também desvalorizou os ataques contra a carreira da Índia, tendo referido que as perdas portuguesas no século XVI devido a investidas inimigas eram “simplesmente despidiendas”⁹.

Apesar destas perspetivas, muito focadas em dados estatísticos que nem sempre são vistos com a devida cautela, é preciso ter presente que, entre um total de 219 perdas de navios da carreira da Índia que se conhecem para um período entre 1497 e 1650 (ida e volta), não se sabe a causa da perda de 84.

⁶ Luís Falcão Fonseca, *Guerra e navegação a remos no Mar Oceano. As galés na política naval hispânica (1550-1604)*, Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2012, p. 22.

⁷ Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, vol. II, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1991, p. 11.

⁸ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação, 1998, p. 169-170.

⁹ Francisco Contente Domingues, “A carreira da Índia. Percursos comparativos de uma empresa marítima” in Amândio Barros (coord.), *Os descobrimentos e as origens da convergência global*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 2015, p. 118.

Ora, este número representa, nada mais nada menos, 38,4% desse total de perdas, valor que atinge a percentagem mais alta nas categorias de perda¹⁰. Logo, é perfeitamente possível que algumas dessas perdas incluídas na categoria de causa desconhecida, a qual tem sido bastante subestimada, possam estar relacionadas com ataques inimigos, havendo que averiguar o assunto.

Neste sentido, ao longo deste artigo discutiremos se o corso francês foi, efetivamente, algo secundário, ou se, por outro lado, foi mais alarmante e complexo do que aquilo que se julga, tendo ou não causado sérios problemas aos navios da carreira da Índia.

1. O corso francês: algumas intenções e movimentações

No reinado de Luís XII (1498-1515) já existiam planos para se tomar naus vindas da Índia, algo que se veio a intensificar com Francisco I (1515-1547). Logo em 1512, Jean Ango e outros franceses poderosos já atenuavam as dificuldades em chegar aos novos mercados ultramarinos e de poderem ter algum lucro direto ao organizarem cercos às naus portuguesas¹¹. Porém, a primeira notícia de uma expedição organizada para atacar navios da carreira da Índia surge associada a escoceses, ainda que tendo envolvido França. Em 1513, o corsário escocês João Bretão, fazendo-se valer de uma carta de marca, estava a armar uma nau de 300 tonéis no porto francês de Honfleur, tendo como intenção ir esperar os navios vindos da Índia e da Mina¹².

Contudo, é preciso ter em conta que Portugal não era um alvo exclusivo das depredações em curso, pois os corsários franceses atacavam igualmente a navegação castelhana. Esta situação, aliás, era estimulada pelo repetido estado de guerra entre Castela e França desde o último quartel quatrocentista¹³. Mas no que respeita a Portugal, a política externa francesa, ainda que não houvesse uma guerra aberta com os portugueses, apoiava-se numa estratégia que visava

¹⁰ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios...*, cit., p. 115-116.

¹¹ Michel Mollat, *Le commerce maritime normand a la fin du Moyen Age*, Paris, Librairie Plon, 1952, p. 500; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas...*, cit., p. 239.

¹² Mário Brandão, *O processo na Inquisição do Mestre João da Costa*, vol. I, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1944, p. 280.

¹³ João Paulo Oliveira e Costa, "Portugal e França no século XVI. Aliados táticos na Europa e rivais discretos no Atlântico" in Avelino de Freitas de Meneses e João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *O Reino, as ilhas e o Mar Oceano. Estudos em homenagem a Artur Teodoro de Matos*, vol. II, Lisboa; Ponta Delgada, Centro de História de Além-Mar; Universidade dos Açores, 2007, p. 431.

quebrar a influência lusa na navegação e no comércio ultramarino, acabando por prejudicar igualmente a passagem de mercadorias para a Flandres¹⁴.

Perante um cenário complexo e com vários ataques corsários pelo Atlântico, é natural que as naus da carreira da Índia tenham sido alvo de procura e perseguidas pelos franceses, podendo algumas ter sido apresadas sem que se tenha conhecimento. Note-se que, para além do desconhecimento sobre o local e razão de perda de diversos navios, em muitos casos não se sabe se retornaram ao Reino. Para 1523, por exemplo, não tem sido contabilizada a chegada de naus da Índia a Lisboa¹⁵. No entanto, pelo menos duas aportaram na capital em inícios de agosto. A informação foi escrita a 19 de outubro por Juan de Zuñiga, embaixador de Castela em Portugal. Todavia, Zuñiga indicou que outras três que tinham partido da Índia, anteriormente àquelas duas, não haviam chegado até então e que já não eram esperadas até à primavera seguinte¹⁶.

2. Um ataque de Jean Florin (1523)

Vejamos um assalto ocorrido em 1523. Depois do ataque de Mondragón, sucedido em 1508¹⁷, é precisamente para 1523, em dia e mês desconhecidos, que temos informação sobre outro assalto a uma nau que retornava da Índia. O Estreito de Gibraltar foi o local onde ocorreu o ataque, tendo este sido perpetrado por corsários normandos. O capitão da armada atacante foi Jean Florin, que trabalhava para o famoso armador normando Jean Ango, tendo a presa ascendido aos 180.000 ducados¹⁸. Face ao local da ocorrência, é de crer que a nau portuguesa viesse rumo à costa algarvia, por vir em dificuldades ou para exercer transações ilegais, e, entretanto, tenha sido surpreendida e capturada pelos atacantes quando tentava escapar em direção ao Estreito de Gibraltar¹⁹. Por

¹⁴ Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira. Diplomata português do século XVI*, Dissertação de Licenciatura em História, vol. I, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1974, p. 27-28 e 56.

¹⁵ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia, 1497-1835*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002, p. 101-102.

¹⁶ Archivo General de Simancas (=AGS), *Estado*, 367-97; pub. Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, p. 49.

¹⁷ Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, “Da caça...”, cit., p. 221-331.

¹⁸ Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes. D’apres des documents inédits tires des Archives de France, de Portugal et d’Espagne*, Paris, Librairie Maurice Preudhomme, 1901, p. 33; AGS, *Estado*, 368-21; *apud* Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas...*, cit., p. 352 e 367.

¹⁹ Sobre a passagem dos navios da carreira da Índia pelo Algarve e o consequente descaminho e contrabando de mercadorias, cf. Marco Oliveira Borges, *O trajecto...*, cit., vol. I, p. 581-585.

saber fica se estamos apenas perante um caso de assalto ou se o navio também foi tomado. Isto é bastante importante, visto que a não compreensão deste tipo de casos pode levar a interpretações que distorçam o problema do corso contra a carreira da Índia, especialmente quando as abordagens são focadas apenas no resultado de quantificações baseadas na perda efetiva dos navios.

Há um outro aspeto muito importante que importa aduzir: quando os navios e mercadorias roubadas por franceses não rumavam a França, isto para se tentar evitar os espiões ao serviço de Portugal e os consequentes processos judiciais levantados pelos portugueses, poderiam ser levados para a Escócia ou a Dinamarca, algo que era conhecido dos portugueses antes de 1523²⁰. Neste sentido, o trabalho dos espiões que corriam os portos franceses poderá ter sido por diversas vezes contornado.

3. O ataque à nau *Madalena* (1524)

Logo no ano seguinte, outra nau da Índia foi tomada de assalto, acabando 1524 por ser um ano em que há registo de – pelo menos – mais 38 navios portugueses terem sido atacados por corsários franceses dentro e fora de águas reinóis²¹. Segundo os dados fornecidos por Zuñiga, que não indica a data e o local do ataque, a informação sobre a tomada da nau da Índia, que acabaria por aportar em Lisboa a 12 de julho, chegou a Évora no dia 14, onde estava a Corte²². Ali foi decidido que se enviassem informações para Lisboa, de modo a que se embargassem todas as mercadorias de franceses que fossem levadas à cidade ou a outras partes da comarca. Por outro lado, havia vontade de que os franceses encontrados fossem presos, mas o facto de que o embaixador João da Silveira, uma vez a desempenhar funções em França, estava numa situação bastante complicada e podia ser alvo de represálias, acabou por abrandar os intentos de Portugal. Contudo, naquele mesmo dia 14 também se prepararam cartas para enviar ao imperador Carlos V e a França²³.

²⁰ Arquivo Nacional Torre do Tombo (=ANTT), *Corpo Cronológico*, pt. I, mc. 29, n.º 29; pub. Ruy de Albuquerque, *As represálias. Estudo de história do Direito português (sécs. XV e XVI)*, vol. II, Lisboa, [s.n.], 1972, p. 1275; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, p. 38.

²¹ *Liuro dos Roubos que os Franceses e Vasalos del Rey de França fizeram aos Moradores desta Vila da Guimarães e seu Termo*. Ed. e proem. de Alfredo Pimenta, Guimarães, Arquivo Municipal de Guimarães, 1940, p. VII-VIII; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas...*, cit., p. 353-354.

²² AGS, *Estado*, 367-125; pub. Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, p. 65.

²³ AGS, *Estado*, 367-125; pub. Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, p. 65.

Fica por aprofundar o assunto com base em fontes castelhanas, até mesmo com recurso à documentação francesa, mas uma fonte portuguesa indica igualmente um assalto a uma nau da Índia em 1524. O caso é conhecido através de um rol de queixas de 1532, no âmbito de uma inquirição mandada levantar por D. João III. A fonte em questão sumaria os roubos perpetrados por franceses e vassalos do rei de França, entre 1513 e 1530, aos moradores da vila de Guimarães e de seu termo²⁴.

Quanto ao assalto à nau vinda da Ásia, o acontecimento foi dado a conhecer por um prior do mosteiro de S. Domingos de Guimarães que passou a escrito as indicações de fr. João de Guimarães, sendo que este último vinha embarcado na nau atacada e que era capitaneada por Job Queimado. O ataque havia ocorrido em junho ou julho, algures entre a ilha da Madeira e o cabo de S. Vicente, sendo que o navio atacante era de franceses da armada de Francisco I, tendo roubado “os que vinham na dita nao de todo o que traziam”²⁵. Fr. João de Guimarães perdeu 2.000 cruzados em dinheiro, ouro e prata, bem como muita roupa vinda da Índia. Se num primeiro momento é referido que durante a tomada não houve maus-tratos e mortes, mais adiante refere-se que Guimarães foi levado no navio francês, tendo sido mal tratado e largado numa terra deserta. Ainda assim, o frade vimaranense conseguiu salvar-se e, não se sabendo como, alcançar a cidade de Lisboa. Apesar de não existirem dúvidas de que se estava perante um ataque de franceses, não foi indicada a origem dos assaltantes, acrescentando que o local onde foi armado o navio agressor e o nome da nau portuguesa também ficaram incógnitos²⁶.

Parece que este caso tratou-se somente de um ataque com o consequente saque dos bens que vinham a bordo, não se tendo perdido o navio para os assaltantes. Note-se que, mais adiante, é referido que fr. João de Guimarães, depois de ter sido questionado, em Lisboa, e não sabendo os nomes dos outros tripulantes, excetuando o de Job Queimado, argumentou que essa lacuna poderia ser colmatada com o testemunho do próprio capitão e, já na Casa da Índia, com a consulta do livro da descarga da dita nau e com os autos de prisão e livramento de Queimado²⁷. Assim, tendo havido descarga na capital, parte da mercadoria que a nau transportava não foi roubada. É verdade que, pelo facto de Job Queimado não vir referido como capitão de armada que partiu

²⁴ *Liuro dos roubos...*, cit., p. VI, VIII, XIV-XV e 42-43; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas...*, cit., p. 303, n. 123.

²⁵ *Liuro dos roubos...*, cit., p. 42.

²⁶ *Liuro dos roubos...*, cit., p. 42-43.

²⁷ *Liuro dos roubos...*, cit., p. 43.

para a Índia em anos anteriores²⁸, poderíamos ser levados a pensar que pudesse haver alguma confusão e este assalto dissesse respeito ao que ocorreu em 1508, executado por Mondragón. Porém, a distância cronológica entre os dois e a referência à descarga da nau da Índia em Lisboa mostram que se está perante um caso distinto.

O assunto termina referindo-se que os priores do dito mosteiro não se deslocaram a França, nem enviaram pessoas para que requeressem justiça do assalto, visto que naquele Reino “se nam faz justiça de semelhantes roubos”²⁹.

Dois documentos de 1538 atestam, parcialmente, as informações de fr. João de Guimarães, colhendo-se ainda diversos dados complementares e até divergentes. Algumas testemunhas do assalto indicaram que a nau, que tinha como nome *Madalena*³⁰, foi atacada em finais de junho de 1524, a 80 ou 100 léguas ao largo de Aveiro. Além disso, referiram que os agressores haviam sido 2 galeões do almirante de França, que vinham em conserva de uma armada liderada por Jean Florin³¹. A nau, que chega a ser referida como pertencendo a diferentes armadores, era pilotada por João Fernandes e capitaneada por Diogo Calvo. Após o ataque, os franceses rumaram a Brest, sendo que ao capitão da fortaleza desta vila, a mando do almirante francês, foi entregue a maior parte do roubo. As vítimas alegaram o seguinte roubo: 300 quintais de cravo, 300 de seda, 50 de “retros torcido”, 3.000 cruzados em porcelana, 3 quintais de almíscar em pó, ouro e prata no valor de 6.000 cruzados, 10.000 cruzados em aljôfar e pedraria, 12.000 cruzados em damascos e tafetás, 12.000 cruzados em anéis de ouro, braceletes e outras joias de ouro com pedraria, uma pérola avaliada em 2.000 cruzados, muitos cofres dourados e outras mercadorias da China que valiam 15.000 cruzados³².

Presume-se que a *Madalena* viesse a ser perseguida – provavelmente desde os Açores – quando foi atacada. Desta investida resultou apenas o assalto, sendo que o navio, pelos dados fornecidos, alcançou Lisboa, o que ajuda a confirmar as indicações de fr. João de Guimarães. Este último também vem referido em 1538, tendo sido indicado como uma de duas pessoas que foi levada pelos franceses até Brest³³, situação que entra em contradição com as indicações de 1532, que diziam que o frade havia sido abandonado numa terra deserta.

²⁸ Cf. *Relações da carreira da Índia. Navios da carreira da Índia (1497-1653), códice anónimo da British Library. Governadores da Índia, pelo Pe. Manuel Xavier*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, p. 18-22.

²⁹ *Liuro dos roubos...*, cit., p. 43.

³⁰ Na documentação é referida como Madanela.

³¹ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 219, n.º 39; mç. 220, n.º 52.

³² ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 219, n.º 39.

³³ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 219, n.º 39.

Vejamos outras incoerências entre o rol de queixas de 1532 e os documentos de 1538. Baseado no testemunho recolhido do frade de Guimarães, o ataque havia sido levado a cabo apenas por um navio francês, algures entre a Madeira e o cabo de S. Vicente, enquanto que os documentos de 1538 indicam que foram dois navios agressores e que o acontecimento teve lugar a 80 ou a 100 léguas da costa de Aveiro. Por outro lado, nestes dois últimos documentos, se vimos que a nau *Madalena* chega a ser indicada como pertencendo a diferentes armadores, a verdade é que também é apontada como sendo de D. Nuno Manuel. Além destas contradições, e como foi referido com base nos documentos de 1538, a nau tinha como capitão Diogo Calvo³⁴, pelo que a informação entra em antinomia com o conteúdo do rol de queixas de 1532, que dá Job Queimado como capitão. É possível que, algures durante a viagem, tenha havido uma troca de capitão. Apesar de algumas contradições pudessem sugerir que estávamos perante dois ataques distintos ocorridos em 1524, note-se que o frade de Guimarães é indicado como estando a bordo tanto no rol de queixas de 1532 como na documentação de 1538, o que prova que se estava apenas perante um navio atacado.

Numa petição presente numa compilação de documentos de 1539, surge novamente a referência ao ataque à *Madalena*. Feita pelas vítimas e seus familiares, a fim de que os bens roubados pelos franceses fossem restituídos, surgem alguns aspetos complementares e contraditórios relativamente ao que já vimos. Nesse documento é indicado que D. Nuno Manuel, senhor de Salvaterra, e D. Álvaro Peres tinham armado aquela nau para fazer comércio na Índia e outras partes remotas. O capitão havia sido Diogo Calvo e o piloto João Fernandes³⁵. Após ter comerciado na Índia, a nau retornou ao Reino com uma carga cujo valor ascendia a 400.000 ducados de ouro: pimenta, canela, veludo, seda, porcelana decorada, almíscar, várias peças de ouro e prata, pérolas de aljófar, pedras preciosas (diamantes, rubis, esmeraldas, safiras, etc.), um cofre de ouro, várias peças da China, tecidos de Siracusa, tafetás de Bengala, ouro de Jocalia, anéis de ouro com incrustações de pedras preciosas, benjoim, âmbar e outras coisas³⁶.

Acontece que, em agosto de 1524, estando a 80 léguas da costa portuguesa, a nau foi tomada – segundo a petição – por uma armada francesa e conduzida ao porto de Brest, no ducado da Bretanha, onde foi espoliada. Os homens

³⁴ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. II, mç. 220, n.º 52.

³⁵ *As gavetas da Torre do Tombo*, t. V, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1965, p. 649 e 652.

³⁶ *As gavetas...*, cit., vol. V, p. 650.

envolvidos na captura da nau foram João Fama, capitão da nau *Salamandra*, cujo contramestre era Carlos Pontenim, morador em Dieppe, e Jean Florin, capitão-mor de uma armada de vários navios aprestada à custa do almirante francês e de Jean Ango. Eis os 6 navios que são indicados: a nau *Maria*, propriedade e capitaneada por João Bom, a nau *Lingoteia*, capitaneada por Guilherme Gondim, o galeão *Le Papa*, ou *Citara*, e as naus *Serpens* e *Pitipanca*. Por fim, a nau *Salamandra* fora armada por Jean Ango, seu proprietário³⁷. Todavia, a armada não seria de 6, mas sim de 8 navios, já que, em 1524, Jean Florin saiu de Dieppe igualmente na companhia de *L’Espagnole* e *Le Dragon*. Apenas nesse ano, agindo periodicamente em distintas áreas, esta armada capturou mais de 30 navios ibéricos³⁸.

Mas voltando à dita petição, alguns dos culpados pelo referido assalto já estavam mortos em 1539, pelo que a lista dos implicados indica não só os responsáveis pelo ato, mas também os seus herdeiros. Assim, entre os envolvidos, direta ou indiretamente, estavam Jean Ango, Carlos Pontenim, Pedro Vinet e Luís Barbet, mercadores de La Rochelle, André Chapeirom, capitão da Torre Pequena de La Chaine, em La Rochelle, Pedro Ricardo, morador em Tours, João Fama, nas pessoas dos seus herdeiros por já ter falecido, mestre Guilherme Berguer, doutor em Medicina, e Pedro Alberto, chamado *Le Gram Pierre*, igualmente nas pessoas dos seus herdeiros³⁹.

Muito embora certas contradições vistas nas fontes, e se tenha chegado a referir que duas naus vindas da Índia tinham sido assaltadas por franceses em 1524⁴⁰, os dados conhecidos, sobretudo alusivos a fr. João de Guimarães e às testemunhas envolvidas, confirmam que se estava apenas perante um ataque. Contudo, tal não significa que outra nau vinda da Índia não tivesse sido assaltada naquele ano, mas quando se alude à *Madalena*, ou *Santa Maria Madalena*, tem de se ter em conta que era apenas um navio. Conduzida a Brest, onde foi espoliada, a nau acabaria por ser libertada, chegando a alcançar Lisboa.

Por fim, numa carta de 1525, que deverá ser de janeiro, D. João III alude a uma nau da Índia que havia sido assaltada por franceses, naquilo que será uma alusão à *Madalena*. Além disso, refere as medidas postas em prática nos portos gauleses para que as justiças locais embargassem as mercadorias roubadas⁴¹.

³⁷ *As gavetas...*, cit., vol. V, p. 650-651.

³⁸ Michel Mollat, *Le commerce...*, cit., p. 501-502.

³⁹ *As gavetas...*, cit., vol. V, p. 649-651.

⁴⁰ Michel Mollat, *Le commerce...*, cit., p. 502; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, quadro.

⁴¹ ANTT, *Cartas Missivas*, mc. 4, n.º 452; pub. Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, p. 76.

4. O ataque à nau *Santa Catarina do Monte Sinai* (1525)

Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa, aludindo a 1525, indicam que um navio da carreira da Índia foi assaltado neste ano. O alvo foi a nau de D. Luís de Meneses, a *Santa Catarina do Monte Sinai*, que havia partido de Cochim em janeiro. Vinha em conserva da nau *São Jorge*, esta última trazendo D. Duarte de Meneses, seu irmão, e da nau de Duarte Tristão, transportando os filhos do vice-rei da Índia⁴². Após uma tormenta e de se ter apartado durante a torna-viagem, Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa contam que a *Santa Catarina do Monte Sinai* chegou à costa portuguesa a meter muita água, tendo pedido ajuda a um navio francês que avistou. Em vez de prestarem auxílio, os franceses aproveitaram a situação, apoderaram-se da nau, saquearam o que conseguiram, puseram-lhe “fogo e a fizeram arder com tudo e com todos os que dentro vinham”⁴³, não deixando “cousa viva porque nom fosse sabido”⁴⁴.

D. João III, passados dois anos, e vendo como o capitão português não chegava, ordenou que Diogo Pereira levasse dois navios para correr a costa desde o cabo da Boa Esperança até ao cabo das Correntes, e daí à ilha de São Lourenço, a ver se havia novas de D. Luís de Meneses e de João Melo da Silva⁴⁵. Porém, há muito que o assalto havia ocorrido sem que se tivesse conhecimento disso, pelo que sempre se pensou que a nau havia naufragado com uma tormenta.

De qualquer modo, Gaspar Correia conta que passado muito tempo após o assalto “morreo em hum lugar de França hum piloto português que lá andaua, e deixou em seu testamento que dessem a ElRey de Portugal seis mil cruzados, de que lhe era em cargo de certa fazenda que ouuera da nao de dom Luiz que vinha da India; o que nom decrarou por maneyra que ElRey o podesse demandar a França”⁴⁶. Contudo, prossegue o cronista, em 1536 – Fr. Luís de Sousa refere 1538⁴⁷ – os portugueses ficaram a saber o que realmente havia acontecido à nau de D. Luís de Meneses. É que, por esta altura, Diogo da Silveira servia como capitão-mor da armada da costa quando se aprisionou uma nau de corsários franceses cuja tripulação forneceu importantes informações. Para se tentar salvar, parte dos homens referiram a Diogo da Silveira que o capitão do navio

⁴² Gaspar Correia, *Lendas da Índia*. Introd. e rev. de M. Lopes de Almeida, vol. II, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1975, p. 853-855; Fr. Luís de Sousa, *Anais de D. João III*. Pref. e notas de M. Rodrigues Lapa, vol. I, liv. III, cap. I, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1951, p. 191-193.

⁴³ Fr. Luís de Sousa, *Anais...*, cit., vol. I, liv. III, cap. I, p. 191-193.

⁴⁴ Gaspar Correia, *Lendas...*, cit., vol. II, p. 855.

⁴⁵ Fr. Luís de Sousa, *Anais...*, cit., vol. II, liv. IV, cap. I, p. 2.

⁴⁶ Gaspar Correia, *Lendas...*, cit., vol. II, p. 855.

⁴⁷ Fr. Luís de Sousa, *Anais...*, cit., vol. I, liv. III, cap. I, p. 193.

francês então apresado havia estado envolvido, mais de dez anos antes, no ataque à nau de D. Luís de Meneses, sendo inclusive irmão do capitão do navio atacante desse ano de 1525. O corsário foi sujeito a interrogatório, confessando o assalto e referindo que a nau portuguesa vinha a meter muita água e que acabou por se render. A vingança foi inevitável. Diogo da Silveira ordenou que se tomasse da nau francesa tudo o que era aproveitável, mandando cortar as mãos a todos os franceses, que acabariam por ser queimados vivos⁴⁸.

É verdade que os acontecimentos podem não ter ocorrido exatamente como a cronística refere, sendo que chegou a ser posta em causa a veracidade do ataque⁴⁹, mas não sabemos o que se passou com diversos navios da carreira da Índia que, ao longo do tempo, não chegaram a Lisboa. Assim, como se tem vindo a enfatizar, alguns poderão ter sido tomados ou afundados por corsários sem que isso tenha chegado a ser conhecido. Este caso de 1525 aponta nesse sentido, valendo, até ao presente, os testemunhos de Gaspar Correia e de fr. Luís de Sousa.

Na rotineira depredação que acontecia entre portugueses e franceses, muitos navios eram metidos no fundo, ação que era acompanhada da morte das tripulações, precisamente para se evitar testemunhas. Foi o próprio Jean Ango a referir que, se os seus corsários encontrassem navios portugueses ricamente carregados, tomariam todas as mercadorias e os meteriam no fundo juntamente com os embarcados⁵⁰.

5. Navios franceses no corso

Os três ataques franceses a naus da Índia indicados até ao momento, tendo ocorrido em anos consecutivos (1523, 1524 e 1525), mostram que, afinal, o problema do corso contra os navios vindos da Ásia é muito mais sério do que tem sido perspetivado pela historiografia, que chegou a indicar que o menor porte dos navios gauleses fazia com que fosse difícil tomar um navio da carreira

⁴⁸ Gaspar Correia, *Lendas...*, cit., vol. II, p. 855; Fr. Luís de Sousa, *Anais...*, cit., vol. I, liv. III, cap. I, p. 193.

⁴⁹ José Virgílio Pissarra, “A nau Santa Catarina do Monte Sinai. 1516-1525”, comunicação apresentada na Academia de Marinha (16/02/2016). Inversamente, sobre os autores que seguiram as versões de Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa, cf. Ignacio da Costa Quintella, *Annaes da Marinha Portuguesa*, t. I, Lisboa, Na Typographia da Mesma Academia, 1839, p. 377-378 e 383; Saturnino Monteiro, *Batalhas...*, cit., vol. II, p. 11; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas...*, cit., p. 355; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios...*, cit., p. 199, e *As armadas...*, cit., p. 103.

⁵⁰ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. Manuel Alberto Carvalho Vicente, *Le Madagáscar et le Portugal (1521-1557)*, Lisboa, CLEPUL, 2014, p. 251.

da Índia. Todavia, qual era a tonelagem dos navios franceses que andavam ao corso e, mais especificamente, daqueles que haviam atacado as naus da Índia? Por outro lado, qual a composição e tipologia das armadas francesas preparadas para atacar a navegação ibérica?

Michel Mollat mostrou que, na maior parte do tempo, os navios de Jean Ango operavam em grupo, formando armadas que variavam entre 5 a 12 navios⁵¹. Diversos documentos que estudámos atestam esses números.

Se vimos que em 1513, no porto de Honfleur, João Bretão estava a armar uma nau de 300 tonéis, tendo como intenção ir esperar os navios vindos da Índia e da Mina, dez anos volvidos Jean Florin liderava uma armada corsária de 8 unidades que teve êxito contra navios ibéricos, sendo que o navio almirante, *Le Dieppe*, tinha 300 tonéis⁵². No ano seguinte, conforme indicámos, a armada sob comando de Florin era igualmente de 8 navios⁵³.

Um caso bastante curioso ocorreu em abril de 1528, quando 3 naus francesas bem armadas foram embargadas junto à torre de Belém, por se suspeitar que fossem de corsários e que se tinham deslocado ao Tejo para recolher informações. Haviam partido de França na companhia de outras 3, suspeitando-se que aquelas naus presas no Tejo, uns dias antes, tivessem praticado atos corsários nas Berlengas⁵⁴. Em finais de junho deste mesmo ano, 12 navios de franceses andavam pelas Berlengas, 6 pertencendo ao vice-almirante da Bretanha e 6 de corsários, tendo tomado, até essa altura, 4 ou 5 navios portugueses⁵⁵.

São diversos os casos que se colhem na documentação e que poderiam ser explorados. Em agosto de 1531, D. António de Ataíde informava que João Vaz havia recolhido informações nos portos franceses que davam conta do aprestamento de 25 ou 30 navios à custa de Jean Ango, sendo ainda de acrescentar os próprios navios desse armador e diversos outros da Bretanha⁵⁶. Algures no mesmo ano, D. António de Ataíde revelou que 10 naus de França chegaram a estar nos Açores à espera das naus da Índia⁵⁷.

Chegados a 1540, o espião português João Fernandes Pacheco deu conta a D. João III de que uma armada francesa estava em preparação junto a Rouen,

⁵¹ Michel Mollat, *Le commerce...*, cit., p. 502.

⁵² Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, t. III – *Les guerres d'Italie. Liberté des mers*, Paris, Plon-Nourrit, 1906, p. 249.

⁵³ *As gavetas...*, cit., vol. V, p. 650-651; Michel Mollat, *Le commerce...*, cit., p. 501-502.

⁵⁴ *As gavetas...*, cit., vol. X, p. 135-139.

⁵⁵ AGS, *Estado*, 368-154.

⁵⁶ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mc. 47, n.º 37.

⁵⁷ *Coleção de São Lourenço*. Pref. e notas de Elaine Sanceau, t. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1973, p. 248.

sendo composta por 5 navios: uma nau de 320 tonéis, outra de 180, uma de 90 ou 100 tonéis, acrescendo ainda duas naus de 200 tonéis pertencentes a mercadores⁵⁸. Por carta de 1557, D. Luís de Ataíde indicou que uma frota de 30 navios corsários franceses andava ao largo de Peniche e das Berlengas, sendo que c. 10 naus grossas incorporavam esse grupo, enquanto que o resto dos navios era de menores dimensões⁵⁹.

É certo que a tonelagem das naus da Índia, por norma, era algo superior aos navios de corsários que vimos, mas é preciso ter em conta vários aspetos que debilitavam fortemente a navegação feita pela rota do Cabo, podendo facilitar a ação dos inimigos. Num contexto geral, os navios da carreira da Índia chegavam ao Atlântico em condições estruturais muito precárias, sobrecarregados, sendo ainda de referir que grande parte das pessoas vinham doentes e extremamente cansadas da viagem⁶⁰. Assim, era frequente haver poucos elementos da tripulação disponíveis para as tarefas náuticas, chegando a ser necessário ter de se carregar escravos em Angola e Cabo Verde que pudessem suprir as necessidades e assegurar os trabalhos que eram essenciais realizar até se chegar a Lisboa. É preciso ter igualmente em conta que havia uma tendência para que as naus navegassem apartadas propositadamente, situação que as tornava mais vulneráveis perante um encontro com inimigos. Todos estes fatores, entre outros, contribuíram para um problema crónico da carreira da Índia e que esteve presente desde o início da ligação com a Ásia⁶¹.

Se todos estes aspetos podiam pesar fortemente no caso de se ter de enfrentar inimigos, que, como vimos, chegaram a atuar, em 1528, com 12 navios ao largo das Berlengas, ainda se pode acrescentar que alguns navios vindos do Índico navegavam com pouca artilharia, ou até mesmo sem ela, tal como veremos no caso do ataque francês à nau de D. Pedro de Castelo Branco. Até mesmo aqueles que traziam artilharia, em diversas ocasiões não podiam fazer uso dela, ora por virem excessivamente carregados e sem espaço para fazer uso das bombardas, ora por falta de gente sã e com conhecimentos do ofício⁶².

Perante tudo o que foi sendo demonstrado, é natural que navios inimigos de 300 tonéis ou até mais pequenos, como os que estavam a ser preparados e

⁵⁸ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. Manuel Alberto Carvalho Vicente, *Le Madagascar...*, cit., p. 243.

⁵⁹ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mç. 101, n.º 62.

⁶⁰ Marco Oliveira Borges, *O trajecto...*, cit., vol. I, p. 121-206.

⁶¹ Marco Oliveira Borges, *O trajecto...*, cit., vol. I, p. 121-264.

⁶² Marco Oliveira Borges, *O trajecto...*, cit., vol. I, p. 121-165.

usados para atacar naus da carreira da Índia entre 1513 e a década de 1550, conseguissem mais facilmente obter bons resultados. Aliás, muito tempo depois, nas décadas de 1580 e 1590, os ingleses atacavam e tomavam naus vindas da Ásia com navios de 300 a 400 tonéis⁶³.

6. O problema das perdas ocorridas em contexto e local desconhecido

Chegados a este ponto, não há dúvida de que são inúmeros os aspetos que precisam de ser tidos em conta quando se aborda um assunto tão complexo quanto o curso. E há que voltar de novo, ainda que brevemente, ao caso de navios vindos da Ásia que se perderam em local e circunstâncias desconhecidas.

Para 1530 tem sido indicado o retorno seguro de 2 naus a Lisboa, sendo que uma aportou no Tejo a 14 de julho⁶⁴. Porém, a 20 de agosto desse ano, Lope Hurtado, embaixador castelhano em Portugal, escreveu ao imperador dando conta da chegada de 3 naus da Índia à capital portuguesa⁶⁵, perfazendo assim um total de 5. Não sabemos se estas naus haviam sido as únicas que, nesse ano, vinham em viagem da Ásia para o Reino⁶⁶.

Dois anos depois, duas naus da Índia desapareceram durante a torna-viagem, não se sabendo em que local e circunstâncias⁶⁷, situação que também se parece repetir para o caso de uma nau em 1537⁶⁸. Em 1543, vinda na armada que fez a viagem de retorno dentro da época normal de chegada, mas não se sabendo em que circunstâncias, a nau *Grifo*, capitaneada por Baltasar Jorge, perdeu-

⁶³ Marco Oliveira Borges, *O trajecto...*, cit., vol. I, p. 419-435.

⁶⁴ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas...*, cit., p. 106-107.

⁶⁵ AGS, *Estado*, 369-50; pub. Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, p. 209.

⁶⁶ Em maio do ano seguinte, Diogo de Gouveia, escrevendo de Rouen, aludia a uma nau da Índia que havia sido assaltada, mas sem indicar a data da ocorrência. Porém, pelo conteúdo do documento, o assalto foi anterior a 1527. É possível que fosse uma alusão à *Santa Maria Madalena* (ANTT, *Col. S. Lourenço*, t. I, fl. 367-368; pub. Mário Brandão, *O processo...*, cit., p. 305-306; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira...*, cit., vol. II, p. 220).

⁶⁷ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrações...*, cit., p. 205, e *As armadas...*, cit., p. 108. A 20 de julho de 1532, Lope Hurtado referiu que nesse ano eram esperadas 5 naus da Índia e que, entretanto, os corsários franceses já haviam tomado 3 caravelas portuguesas. Seis dias depois, o embaixador dava conta da chegada de duas naus da Índia a Lisboa, referindo que ainda se esperavam pelas outras (Aude Viaud, *Correspondance d'un ambassadeur castillan au Portugal dans les années 1530. Lope Hurtado de Mendoza*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 2001, p. 545 e 555).

⁶⁸ Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrações...*, cit., p. 206, e *As armadas...*, cit., p. 111.

se “na volta da ilha Terceira”⁶⁹. Entre 1543 e 1553 surgem diversos dados de atividade corsária francesa contra navios portugueses no Atlântico, bem como notícias sobre a preparação de expedições aos Açores para fazerem emboscadas às naus da Índia⁷⁰, mas, até ao momento, para além do ataque à nau de D. Pedro de Castelo Branco, não se consegue confirmar um outro caso em que uma nau vinda da Ásia tenha sido atacada neste período.

Além do que foi referido, são vários os documentos e indícios que aludem a problemas relacionados com navios tomados por franceses e que levavam especiarias, não se sabendo exatamente se diziam respeito à carreira da Índia ou a navios que seguiam para a Flandres ou para outras partes. Numa carta de 1531, dirigida por Diogo de Gouveia a D. António de Ataíde, e entre vários assuntos, alude-se a uma nau da Índia tomada⁷¹, parecendo tratar-se de uma referência a um dos dois navios atacados entre 1523 e 1524.

7. O ataque à nau de D. Pedro de Castelo Branco (1543)

Confirma-se um novo ataque a um navio da carreira da Índia para 1543, tendo envolvido uma nau capitaneada por D. Pedro de Castelo Branco⁷². A 30 de abril desse ano, o fidalgo havia chegado à barra de Faro, tendo referido que havia sido assaltado, no dia 23 desse mês, por uma nau de corsários franceses a 25 léguas do cabo de S. Vicente. Se o navio inimigo foi descrito como tendo muita gente e artilharia, a nau portuguesa chegava do Índico sem artilharia, com poucas pessoas e doentes⁷³. D. Pedro queixou-se ao juiz de Faro de que os franceses lhe haviam roubado as suas peças pessoais de ouro, de prata e algumas sedas, sendo que o valor total andava à volta de 40.000 cruzados, referindo ainda que a tripulação foi roubada em dinheiro e peças num valor aproximado de 60.000 cruzados. Foi igualmente indicado que os franceses

⁶⁹ *Relações da carreira...*, cit., p. 29; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios...*, cit., p. 208.

⁷⁰ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mç. 73, n.º 95; mç. 80, n.º 110; pub. Carlos Malheiro Dias (dir.), *História da colonização portuguesa do Brasil*, vol. III, Porto, Litografia Nacional, 1924, p. 259.

⁷¹ Mário Brandão, *O processo...*, cit., vol. I, p. 305; *Coleção...*, cit., t. I, p. 223.

⁷² Sobre este fidalgo, cf. Andreia Martins de Carvalho, “D. Pedro de Castelo Branco, capitão de Ormuz” in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *A Nobreza e a Expansão. Estudos Biográficos*, Cascais, Patrimonia, 2000, p. 319-338.

⁷³ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mç. 73, n.º 81.

roubaram 4.000 pardaus, que a nau trazia 75 pipas de salitre, mas que os franceses só levaram 15 pipas, raptando ainda 3 portugueses “honrados”⁷⁴.

Deste caso há que destacar que a nau vinha fora da sua época normal de chegada, apartada dos outros navios da Índia e que, em vez de rumar aos Açores – como era habitual –, alegou-se que havia sido atacada a 25 léguas da costa algarvia, subentendendo-se assim que teria sido esse motivo que levou ao desvio da viagem até aquela área. Porém, é muito provável que a passagem de D. Pedro de Castelo Branco pela costa algarvia já estivesse em mente. Contudo, as coisas não correram bem e a nau portuguesa foi assaltada, possivelmente mais perto da costa portuguesa do que aquilo que foi referido. A própria data apontada para o ataque e a consequente chegada a Faro, apenas sete dias depois da suposta ocorrência, são aspetos para se desconfiar.

Outro aspeto a ter em conta é o facto de que a nau vinha a navegar sem artilharia. Não crendo que tenha rumado à Índia sem bocas de fogo, qual teria sido o destino das peças que teriam sido embarcadas em Lisboa? É bem possível que tenham sido vendidas na Índia, onde, posteriormente, não terão havido exemplares para artilhar o navio, pois parece que havia um problema crónico a esse respeito⁷⁵. Por outro lado, também é preciso ter em conta que se chegava a lançar artilharia ao mar, sobretudo quando as naus vinham muito carregadas e em más condições ou quando ocorriam tempestades, aliviando-se as embarcações.

Apesar das várias incertezas que ficam no ar, o caso do ataque à nau de D. Pedro de Castelo Branco terá despoletado mais um incidente diplomático entre Portugal e França, já que o fidalgo, chegando à capital portuguesa e fazendo-se valer de cartas de D. João III, decidiu viajar até Paris para requerer a sua fazenda⁷⁶. Durante o moroso tempo em que esteve na corte francesa, e enquanto Francisco I fazia diligências dissimuladas, D. Pedro pôde observar que o monarca francês usava bens roubados no assalto de 1543 e que, ironia das ironias, eram do próprio fidalgo. Certo dia, estando “em praticas” com Francisco I, o qual se desculpava dizendo que não se achava rasto dos bens tomados no assalto, D. Pedro fez ver que umas estribeiras de ouro que o monarca havia usado dias antes, bem como uns “anneis ricos” que tinha nos dedos, haviam sido mandados fazer pelo próprio fidalgo na Ásia⁷⁷.

⁷⁴ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mç. 73, n.º 81.

⁷⁵ *Coleção...*, cit., t. II, p. 309.

⁷⁶ Diogo de Couto, *Da Ásia de Diogo de Couto*, déc. V, pt. II, liv. VIII, cap. II, Lisboa, Na Regia Officina Typographica, 1780, p. 181.

⁷⁷ Diogo de Couto, *Da Ásia...*, cit., p. 182.

Data	Navio	Local	N.º de navios inimigos	Desfecho/consequência
1523		Estreito de Gibraltar	Armada de Jean Florin	Roubo de 180.000 ducados. Apenas saqueado ou tomado?
1524 (Junho?)	Santa Maria Madalena	A 80 léguas de Aveiro	Armada de Jean Florin	Tomada e levada para Brest, onde foi saqueada, mas conseguiu chegar a Lisboa
1525	Santa Catarina do Monte Sinai	Costa portuguesa		Saqueado e incendiado
1543 (Abril)		A 25 léguas do cabo de São Vicente		Saqueado. Trazia D. Pedro de Castelo Branco

Quadro 1 – Ataques franceses contra a carreira da Índia.

Conclusão

Até ao presente, são conhecidos 4 ataques franceses a navios vindos do Índico, destacando-se o facto de que 3 ocorreram na década de 1520, ainda por cima em anos seguidos (1523, 1524 e 1525). Estes números podem muito bem não corresponder ao total das reais ocorrências, visto que, recorde-se, não se conhecem quais as causas da perda de pelo menos 84 navios (ida e volta) até 1650. Não se sabendo o que aconteceu a muitos dos navios que não retornaram a Lisboa, há que ter séria cautela e relativizar abordagens superficiais e generalizadoras que se centram exclusivamente na quantificação de dados sobre as perdas globais da carreira da Índia, sem terem devidamente em conta o fator “desconhecido”, tal como sem desenvolverem investigações aprofundadas sobre o tema em questão.

Para os casos de 1523 e 1524, confirma-se que os ataques foram levados a cabo pelas armadas de Jean Florin, corsário ao serviço de Jean Ango, mostrando a importância da iniciativa privada nos atos corsários, se bem que estes fossem apoiados por Francisco I.

Outro destaque vai para o facto de haver uma tendência para o saque e não para a tomada efetiva do navio, se bem que não saibamos o que aconteceu exatamente em 1523 e, dois anos depois, ao assalto da *Santa Catarina do Monte Sinai* tenha acrescido o seu incêndio e consequente afundamento. A possibilidade de se afundarem navios na sequência de assaltos, até mesmo nos dias seguintes, depois de asseguradas as mercadorias em determinado ponto costeiro, é um aspeto fundamental e que poderá estar a encobrir alguns ataques e perdas de embarcações.

Pelo caminho ficam várias suspeitas de outras investidas e registos de navios que desapareceram sem que se saiba em que circunstâncias, pelo que é bem provável que os ataques franceses tenham feito outras vítimas vindas do Índico e que, como vimos, poderão não ter sido levadas para França, mas sim metidas no fundo ou levadas para a Escócia ou Dinamarca.

Muito embora a tonelagem das naus da Índia, por norma, fosse algo superior aos navios de corsários, os navios da carreira da Índia, de uma forma geral, chegavam ao Atlântico em condições estruturais muito precárias, sobrecarregados, sendo ainda de referir que grande parte das pessoas vinham doentes e extremamente cansadas da viagem. Refira-se, ainda, a tendência para que as naus navegassem apartadas propositadamente, situação que as tornava mais vulneráveis perante um encontro com inimigos. Todos estes fatores contribuíam para um problema crónico da carreira da Índia e que esteve presente desde o início da ligação com a Ásia, podendo pesar fortemente no caso de se ter de enfrentar inimigos que chegaram a atuar, em 1528, com 12 navios ao largo das Berlengas. Ainda se pode acrescentar a isto que alguns navios da carreira da Índia navegavam com pouca artilharia, ou até mesmo sem ela, tal como se viu no caso do ataque francês à nau de D. Pedro de Castelo Branco.

Assim, importa enfatizar igualmente que o curso francês não se manifestou apenas através de 2, 3 ou 4 navios isolados que esperavam para atacar a navegação portuguesa. Esse mesmo número de navios poderia fazer parte de armadas bem maiores, mas que se iam dividindo por áreas para se obterem melhores resultados. A estratégia francesa, evidentemente, também passaria por essa divisão de navios e pelo envio de certas unidades para determinados sítios estratégicos de passagem da navegação ibérica.

O problema do curso francês contra a navegação portuguesa e as expedições ultramarinas gaulesas foram tão graves durante o reinado de D. João III que Portugal se viu obrigado a recorrer a subornos e a tentar comprar os próprios navios franceses, como aconteceu em 1532, visando evitar futuras investidas⁷⁸. E, neste contexto, é sempre necessário ter presente os elevados gastos verificados com a fortificação de pontos estratégicos, com a formação de armadas de defesa e o despacho de navios de aviso, assim como com as tarefas de vigia do território e a espionagem⁷⁹.

Em suma, o conjunto dos dados analisados mostra, afinal, que o curso contra a carreira da Índia não é algo que se tornou grave apenas com as investidas inglesas, na década de 1580. Inversamente, é muito mais sério, mais complexo, mais marcante e mais antigo do que aquilo que tem sido perspetivado pela historiografia. Contudo, há que prosseguir investigações.

⁷⁸ ANTT, *Corpo Cronológico*, pt. I, mc. 46, n.º 64; pub. Mário Brandão, *O processo...*, cit., p. 316-317; Visconde de Santarém, *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal [...]*, t. III, Pariz, Em Casa de J.P. Aillaud, 1843, p. 251-252.

⁷⁹ Marco Oliveira Borges, *O trajecto...*, cit., vol. II, p. 729-1026.

(Página deixada propositadamente em branco)