

Os meios navais ibéricos para a defesa do Atlântico (1580-1640)*

Iberian naval assets and the defence of the Atlantic (1580-1640)

Augusto António Alves Salgado

Investigador do Centro de Investigação Naval da Escola Naval de Portugal (CINAV-EN) e do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

RESUMO

Embora pouco conhecida, uma das razões que levam Filipe II de Espanha a invadir Portugal é a necessidade em ter os galeões portugueses e toda a estrutura logística lusitana, fundamentais para tentar controlar o Atlântico. É com ambos estes elementos que a “guerra organizada”, ou seja, as grandes Armadas reais, chega a este amplo mar. No entanto, os acontecimentos vão trazer uma nova realidade, em que irá obrigar a uma estreita cooperação entre as duas coroas, inclusivamente para o próprio Oriente. Este artigo tenta mostrar essa interligação profunda que vai existir entre as Coroas de Portugal e a de Castela, em especial após a célebre Gran Armada, ou “Invencível Armada”.

PALAVRAS-CHAVE: Atlântico; Galeões; Defesa naval

ABSTRACT

Although little known, one of the reasons why Philip II of Spain invaded Portugal was the need to control the Portuguese galleons and the entire Portuguese naval logistic structure. Only with them, he could try to achieve control of the Atlantic. It is both these elements that the “organized war”, that is, the great royal Armadas, reached this vast sea. However, events will bring a new reality, which will require full cooperation between both crowns, including the Portuguese needs on the Far East. This article attempts to show that deep interconnection that will exist between the Crowns of Portugal and Castile, especially after the famous Gran Armada, or “Invincible Armada”.

KEYWORDS: Atlantic; Galleons; Naval Defence

O ATLÂNTICO EM GUERRA

Até 1580, a principal preocupação de Portugal era garantir a segurança dos navios de comércio nacionais que sulcavam as rotas atlânticas. Estes vinham do Oriente, África ou do Brasil com os porões carregados, e eram alvo de piratas e corsários, oriundos do Norte da Europa ou do Norte de África. Para tentar garantir esse objetivo, Portugal mantinha uma estratégia “Defensiva”, de acordo com a definição de Ian Gleete (GLEETE, 1993, pp.18-21), garantindo a segurança das suas linhas de comunicação marítimas, através das várias Esquadras, que patrulhavam a zona de modo a limitar as ações dos seus adversários.

Esta situação é alterada em 1580, quando Filipe II de Castela assume o trono lusitano, face à necessidade que este monarca tinha de manter o controlo sobre os Países Baixos,

*Artigo recebido em 26 de setembro de 2019 e aprovado para publicação em 1 de novembro de 2019.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 11-25 – 2019.

uma das mais difíceis heranças deixadas pelo seu pai, o Imperador Carlos V. Esta nova realidade política, aliada às tréguas que reinavam no Mediterrâneo entre Filipe II e os turcos, vão levar a que, durante o reinado deste monarca, os meios navais do Reino de Portugal se vejam obrigados a participar numa estratégia “Ofensiva”. A *Gran Armada* ou, como é habitualmente conhecida, a “*Invencível*” Armada, foi a primeira de uma série de Forças Navais que o monarca espanhol enviou para o Mar do Norte, e que vai terminar com o desembarque em Kinsale, em 1601, já no reinado do seu filho.



Figura 1 – O confronto entre o Mediterrâneo e o Atlântico em Lisboa. O momento em que as Esquadras de galés do Marquês de Santa Cruz entra no Porto de Lisboa, em 1580. À direita, os navios portugueses, quase todos galeões (Viso del Marques)

Foi esta dupla necessidade de meios de guerra, isto é, galeões, para o Atlântico e para as campanhas no Oriente, que levou a uma sobrecarga das capacidades navais da Coroa lusitana. Conforme vamos constatar mais à frente, os estaleiros portugueses deixaram de ser capazes de disponibilizar os meios navais suficientes, obrigando a Coroa a recorrer a outros expedientes (SALGADO, 2009). Para termos uma ideia desse esforço, só de Lisboa para o Oriente largaram, entre 1580 e 1640, cerca de 84 galeões, embora alguns efetuassem mais do que uma viagem (MATHEW, 1997, pp. 256ss).

Para tentar garantir uma resposta eficaz da parte da Coroa lusitana às novas

necessidades navais conjuntas, os monarcas castelhanos criaram um sistema de conselhos, de modo a poder “controlar” o sistema logístico naval português. O primeiro a ser criado, foi o Conselho de Portugal, logo em 1581 e, com objetivos políticos. A este seguiu-se, em 1591, o Conselho da Fazenda de Portugal, que controlava a estrutura dos Armazéns da Casa da Índia e do respetivo estaleiro de construção naval da Ribeira das Naus (STELLA, 2000, pp. 28s e 191-193).

Curiosamente e, apesar desse controlo, a situação dos estaleiros nacionais nunca foi famosa, ocorrendo o momento de inflexão efectivamente após 1588, mas

não, conforme refere a historiografia portuguesa tradicional portuguesa, devido à “Invencível” Armada. Nesse fracasso, apenas são perdidos três dos nove galeões portugueses que seguiram na Armada, razão pela qual em 1589, em Lisboa, apenas se encontravam duas naus e três galeões antigos, incluindo um galeão e as duas zavras que tinham participado na Campanha de Inglaterra. Para além dos navios mais antigos, também se encontravam no Tejo cinco dos seis novos galeões mandados construir ainda em 1588 (SALGADO, 2001, p.6) e que cujo aprontamento se encontrava em conclusão. Os restantes galeões sobreviventes de 1588 encontravam-se em diversos portos do Norte da Península Ibérica (SALGADO, 2004, p. 111).



Figura 2 – Apesar da superioridade dos navios redondos, num espaço fechado como a foz do Tejo, são as galés de Filipe II que levam a melhor. Nesta figura, podemos observar o Galeão *São Martinho*, futuro navio chefe da “Invencível” Armada, a render-se aos seus opositores (Viso del Marques)

Este conhecido episódio naval vai coincidir com um período de vários anos em que, na Carreira da Índia, ocorreram elevadas perdas de navios motivadas por vários naufrágios e situações anómalas (BOYAJIAN, 1993, p.24). Este período negro teve início em 1585 e foi particularmente grave entre 1591 e 1595 com perdas superiores aos 50% (GUINOTE, *et all*, 1998, pp.106-107). Estas duas situações – o maior empenhamento dos estaleiros da Ribeira das Naus em construir galeões e o aumento de perdas na Carreira da Índia –, em simultâneo, originam o que considero ser o início da decadência da Marinha da Coroa de Portugal.

Porque, quer queiramos ou não, há uma ligação estreita entre as duas realidades – a militar e a da Carreira da Índia. É que são os rendimentos da venda da pimenta que chega a Lisboa nos navios da Carreira da Índia que são utilizados como fonte de financiamento da defesa do reino. É por esta razão que o monarca precisa de garantir que todos os anos largam navios para a Índia e, conseqüentemente, todos os anos tem disponíveis verbas para gastar em questões de defesa. Sem essas verbas, não tem fundos para construir ou aprontar os meios navais.

É neste ambiente que se vê obrigado a permitir que os novos galeões que estavam a ser terminados em Lisboa, e que iriam ser utilizados nas Armadas reais, fossem “transferidos” para a Carreira da Índia e “transformados” em naus (SALGADO, 2001, p.14). Contudo, esta medida não resolveu todas as questões, pois agora não havia galeões para navegar nas Armadas reais e, em Castela não eram construídas naus com as características necessárias para realizar a longa viagem entre Portugal e a Índia. Neste impasse, a solução foi a de recorrer ao empréstimo ou compra de navios de guerra, ou seja, galeões, em Castela (SALGADO, 2003, pp.81-90 e 2001).

Entramos deste modo, num período completamente diferente daquele que ocorreu anteriormente. A partir deste momento, irá ocorrer uma ligação profunda e complexa entre as duas coroas, e que vai originar a criação de uma construção naval “ibérica”, pois os meios não só vão ter uma regulação comum, as célebres “Ordenanças”, como, também, os meios navais vão ser utilizados por ambas as coroas, conforme as necessidades e as disponibilidades.

No que se refere às Ordenanças, sabemos que o problema que estava a ser analisado, inclui, especificamente, também a Coroa de Portugal:

De más del provecho que será esta junta para la fábrica y fortificación que se ha de hacer servirá de dar la orden que se ha de tener en el arqueamiento y formar un codo general porque en Vizcaya y el Andalucía se arqueea de una manera y en Portugal de otra muy diferente y con esta junta quedara asentado de una vez el modo de fabricar y arrear y el codo uno con que se han de medir en todos los reinos de VMd.

Em termos das necessidades de ambas as coroas, iremos analisar em seguida.

UMA NOVA REALIDADE IBÉRICA

Esta nova realidade vai ser despoletada logo em 1592, quando apenas chega da Índia uma única nau (BOYAJIAN, 1993, p. 248). Terá sido esta situação a levar à criação do Tribunal do Consulado de Lisboa, mas também no Oriente. Apesar da designação, tratava-se de uma estrutura que iria obter e gerir uma nova verba, obtida através da introdução de uma nova taxa de três por cento sobre as mercadorias que entravam e saíam do reino. Esta nova taxa ou imposto, criada a 28 de novembro de 1592, por Alvará (BOUZA ALVAREZ, 2000, p. 139), tinha como objetivo principal o de sustentar a Armada da Costa (MATOS, 1931, p. 8)

e, também, a Armada das Ilhas (SERRÃO, 1998, p. 312). Contudo, por vezes, também era utilizada no aprontamento de outras Forças Navais, como as decorrentes da necessidade de perseguir corsários na costa da Guiné. Este imposto é cobrado pela primeira vez logo em 1593, em quase todos os portos principais do continente, a todos aqueles que andavam no mar, naturais e estrangeiros (SILVA, 2000, p. 224). Para além das verbas recolhidas através desta taxa, a fazenda real também contribuía anualmente para o fim proposto com 20.000 cruzados (CAEIRO, 1961, p. 115).

É dentro desta nova realidade que, a 4 de janeiro de 1594, foi proposto ao monarca castelhano que Portugal optasse por uma “estratégia ofensiva” no Atlântico (GLETE, 1993, pp. 18-21), o que, teoricamente, implicaria navios de guerra maiores. Nesse sentido, é proposto que os “galeões grandes e inúteis que só serviam para as Armadas de conquista de um reino” fossem utilizados na Carreira da Índia, e que fossem construídos navios de 250 a 300 toneladas, capazes de guardar as costas. Ainda neste âmbito, e também nesse mês de janeiro de 1594, é apresentado ao monarca um orçamento para uma Armada de oito velas ligeiras, incluindo dois galeões de 300/350 toneladas, quatro de 200/250 toneladas e duas zavras de 80 toneladas. Esta intenção não terá sido bem recebida em Portugal, pois só quase um ano depois é enviada ao monarca uma contraproposta, ligeiramente diferente e com menor número de velas, num total de 600 toneladas. Esta redução do número de meios navais prendia-se, mais uma vez, com a falta de verbas. Falta essa mais uma vez motivada pela chegada a Lisboa de poucas naus da Índia, pois em 1594 e em 1597, por exemplo, apenas chega uma única (BOYAJIAN, 1993, p. 249). Tudo isto vai também afetar o aprontamento das próprias naus da Carreira da Índia.

Em 1595, e utilizando verbas disponibilizadas pelo Consulado e pela própria Coroa, foi dado início à construção de quatro novos navios, da nova traça, mas todos muito veleiros e eficazes. Parte dos navios foi construída no Porto tendo, inclusivamente, sido sugerido que fossem terminados nessa cidade, de modo a evitar as despesas com o seu transporte para Lisboa. Contudo, mesmo com estas propostas, e apesar do próprio Conde de Portalegre ter assumido pessoalmente as “coisas da Armada do Consulado” (SILVA, 2000, pp. 401-405), em janeiro do ano seguinte, nem todos os navios já se encontravam prontos, mesmo depois do próprio governador ter emprestado do seu dinheiro para que fosse terminada a construção dos novos navios.

Contudo, e pela primeira vez, no ano de 1598, os navios da Carreira da Índia não conseguem sair de Lisboa devido à presença de corsários ingleses ao largo (A. G., 1991, p.139). É neste momento que ocorre o segundo momento fulcral para a Armada de Portugal, em que a conjugação da falta de navios e as novas necessidades para o Oriente fazem com que, a partir desta data e para a historiografia naval portuguesa, nunca mais as Esquadras de Castela incluam forças separadas da Coroa de Portugal, passando a incluir apenas navios isolados.

A falta de navios era tão grave que, em 1599, o rei permitiu que as autoridades portuguesas escolhessem seis dos galeões que tinham sido construídos entre 1598-99 na Biscaia e na Guipúscoa, para irem à Índia. Essa aquisição tornou-se possível porque o ano de 1598 e, depois o ano de 1600, foram dos anos que mais rendimentos trouxeram para a Casa da Índia e, subsequentemente, foi obtido um maior valor na verba do Consulado (BOYAJIAN, 1993, p. 250).

No entanto, em 13 de fevereiro 1602, são suprimidos o tribunal e o juízo do Consulado, que tinham a função de su-

pervisionar a regularidade a aplicação das verbas do Consulado e garantir que as verbas eram devidamente aplicadas. O fim deste controlo nacional sobre o destino dessas verbas, provocou uma nova revolta nos portugueses, pois estes viam os seus navios a apodrecer lentamente no Tejo (SILVA, 1871, pp. 63-64).

Coincidindo com esta alteração, o aprontamento das Forças Navais do monarca, incluindo as portuguesas, passou a seguir uma nova modalidade. A partir de agora, e sempre que possível, o aprontamento inicial, e mais tarde, também a construção dos navios, passou a ser da responsabilidade de particulares, sob contratos de arrendamento. Embora em Portugal não houvesse a tradição nesta área, ao contrário com o que ocorria no Norte da Península Ibérica, vão surgir vários portugueses envolvidos nessas atividades, mesmo no aprontamento dos navios de Coroa de Castela.

A primeira situação surge logo em 1603, quando um homem de negócios português, João Nunes de Correia, se comprometeu a armar a Esquadra da Guarda da Carreira das Índias e, dois anos depois, a construir dez galeões novos. Este indivíduo também irá obter o contrato de construção de quatro novos galeões, a construir em Ribadeo, entre 1606 e 1610, para a Armada da Galiza (SAAVEDRA VÁZQUEZ, 2006, p. 67).

No ano seguinte, em 1604, a entretanto criada Junta de Fábricas elabora quatro contratos com os súbditos portugueses Manuel Gomes Acosta, Fernando Dias de Silva e João de Lisboa para o abastecimento da gente de mar e guerra que navegasse nas Esquadras de Castela e Biscaia, bem como para a Esquadra que servisse nas Ilhas da Terceira e Madeira. Estes elementos são também contratados para a construção de 13 navios para a Esquadra de Portugal – um de 500, dois de 400, dois de 300, quatro de 200, dois patachos de 100 e duas galizabras de 50 toneladas.

Contudo, nos anos seguintes, atrasos no fornecimento desses navios levam a que a Coroa de Portugal tenha novamente falta de meios navais. No entanto, esta Junta estava convencida que em 1606, com os 13 galeões que o monarca tinha mandado Manuel Gomes de Costa (ou Acosta) construir em Quatro Villas e no senhorio da Biscaia, seria mais fácil à Coroa de Portugal cumprir com as suas obrigações navais. As capacidades navais de Portugal encontravam-se efetivamente tão debilitadas, que os navios da Carreira da Índia voltaram a não conseguir largar de Lisboa devido à presença de várias forças de corsários, nomeadamente francesas, ao largo das costas peninsulares. Neste ano, acabam por não largar de Lisboa os dez galeões construídos na Biscaia e os dois galeões portugueses, que estavam previstos seguir para o Oriente.

O ano de 1607 é marcado pela decisão do Conselho de Guerra de que a *Armada del Mar Oceano* passasse a contar com 40 navios, divididos em três Esquadras. Uma iria ter como base os portos do Norte de Espanha e teria como missão patrulhar até ao Canal da Mancha; uma outra, sediada em Cádiz, iria patrulhar o Estreito de Gibraltar e a terceira seria baseada em Lisboa. Esta última Força Naval seria o núcleo central dessa Armada e iria patrulhar o espaço entre a Península Ibérica e os Açores (PHILLIPS, 1991, pp. 34 e 170). Para a primeira Armada desta nova “modalidade”, a escassez de meios navais foi de tal ordem que obrigou à utilização de navios mercantes “militarizados”, apesar de terem sido construídos cinco novos navios por contrato para a Coroa de Portugal para defender a sua costa (THOMPSON, 1981, pp. 238).

Já com o objetivo de reforçar o Oriente, a Coroa de Portugal efetua a compra de 12 galeões na Alemanha que, no ano seguinte, e num esforço nunca mais igualado, largam para a Índia, integrando uma das

mais fortes Forças Navais para lá enviadas desde sempre, contabilizando, no total, dez galeões, cinco naus, duas urcas, um patacho e uma caravela (A.G., 1991, pp. 146-7). Desconhecemos completamente quais as características destes navios.

Estas múltiplas necessidades de navios no Atlântico e no Oriente provocaram, naturalmente, uma enorme sobrecarga em todo o sistema de construção naval da Coroa de Portugal. Apesar de, em 1609, existirem em Portugal um total de 269 navios, incluindo doze galeões de 800 toneladas (MAURO, 1997, p. 199), poucos seriam da Coroa de Portugal.

As tréguas assinadas nesse mesmo ano com os Países Baixos levaram a uma falsa sensação de segurança, que provocou uma decadência dos meios navais portugueses e, também, de Castela. No entanto, os bons resultados conseguidos com o Consulado entre 1608 e 1610 (MAURO, 1997, p. 202), foram utilizados para a construção de novos galeões para a Coroa de Portugal, muito provavelmente a pensar no Oriente.

Contudo, em 1614 a situação era novamente muito complicada, levando o Conselho de Portugal a solicitar ao monarca que fossem emprestados seis dos galeões da *Armada del Mar Oceano*, que se encontravam em Lisboa. O plano era enviar estes navios à Mina. A proposta apresentada refere que esta força seria colocada sob o comando de um fidalgo português de valor e confiança, e explica que esta nova necessidade se devia ao facto dos galeões que se encontravam em construção para a Armada da Coroa de Portugal ainda não se encontrarem concluídos. Também neste caso, não sabemos se esta força chegou a fazer-se ao mar.

A situação volta a repetir-se em 1616, obrigando o Conselho de Portugal a solicitar o empréstimo de mais galeões de Castela, desta vez para seguirem para a Índia.

Importa referir que, independentemente da proveniência dos navios a serem utilizados pela Armada da Coroa de Portugal, o aprontamento dos navios a serem cedidos não acarretava quaisquer despesas para Castela porque estas iriam correr a cargo do Consulado.

Contudo, em face das dificuldades financeiras que se mantinham em 1618, o Governador do Brasil, D. Luís de Sousa, por proposta do monarca, sugere aos comerciantes a criação de um novo imposto, de quatro vinténs por caixa de açúcar, com o objetivo de custear uma força de quatro galeões destinada a proteger os navios mercantes ao largo da costa do Brasil e, também, na navegação entre Portugal e Brasil (COSTA, 2002, p.213). Se esta proposta inicial foi inviabilizada pelos próprios comerciantes, dois anos depois foram estes que apresentaram um novo projeto para a escolta dos navios que regressavam do Brasil. Desta vez, seriam armados 12 navios de 250 toneladas cada, divididos em duas forças, uma para escoltar as Armadas que saíam de Lisboa e outra do Brasil. Agora, foi o próprio Conselho da Fazenda que inviabilizou a proposta por considerar que sendo as naus de maior parte, normalmente as 250 e as 300 toneladas, estas providenciavam uma autoproteção suficiente (COSTA, 2002, p. 214).

É neste enquadramento geral que, ainda em 1620, o Vice-Rei de Portugal, o Marquês de Alenquer, informa o monarca sobre a celebração do contrato de construção de quatro novos galeões para a Armada de Portugal, de 150 a 200 toneladas, com Cristóvão Machado, natural de Peniche. Este contrato, que tinha sido ordenado pelo monarca, foi elaborado através da consignação das sisas aplicadas à Armada. O Conselho da Fazenda tentou, posteriormente, alterar o contrato para que fossem construídos navios maiores, contudo esta alteração não foi aceite por

Cristóvão Machado. A construção dos galeões decorreu no Porto, tendo o contratador comprometendo-se a entregar dois até ao verão e os outros dois só no ano seguinte. Para verificar se os navios estavam a ser construídos de acordo com as instruções régias, foi nomeado o conhecido Almirante, D. António de Ataíde.

Porém, como o reino necessitava de navios para o imediato, foi efetuado o levantamento dos navios, preferencialmente de construção biscaína, existentes nos portos espanhóis da Andaluzia e da Biscaia, mas, também no Porto e em Aveiro. O propósito deste levantamento era a necessidade de serem utilizados numa Armada de socorro para a Índia e, para a Armada da Costa, a cargo de D. António de Ataíde, que seria composta por 12 navios.

Ainda antes do final de 1620, o monarca, após consultar o Conselho de Guerra, decidiu “fundir” a *Armada da Coroa de Portugal* com a *Armada del Mar Oceano*, para melhor poder cumprir com as suas funções de garantir a segurança das Armadas das Índias Orientais e Ocidentais. Por ter sido uma medida temporária, ou por não ter obtido os resultados esperados, no ano seguinte, as *Armadas del Mar Oceano* e a de Portugal, voltaram a operar de novo de forma independente.

Em 1623, e tendo largado para a Índia outros três galeões, Portugal viu-se de novo forçado a pedir mais quatro galeões à Coroa de Castela, para reforçar os seis que possuía e que constituíam a Armada das Ilhas. Esses pedidos elaborados pelo Conselho de Portugal tiveram um parecer favorável da Junta das Armadas, propondo esta que fossem retirados dois galeões da *Armada del Mar Oceano* e dois da *Armada do Estreito*, abastecidos para três meses, desde que a Armada portuguesa também protegesse os galeões da prata. Esta aparente facilidade de Castela em ceder navios a Portugal deveu-se ao facto de, nesse ano de 1623, a

Junta das Armadas considerar que havia navios em “excesso” no reino, embora dos 70 novos navios planeados e construídos entre 1617 e 1623, apenas seis fossem da coroa (THOMPSON, 1981, pp. 242-245).

Em 1623, e para além da Força Naval para proteger o regresso dos navios das conquistas, o Conde de Portalegre tinha, ainda, a seu cargo o aprontamento de uma Esquadra de socorro para a Índia, que devia largar no ano seguinte. Neste sentido, propôs que fossem comprados mais quatro dos galeões que estavam a ser construídos sob contrato na Província da Guipúscoa, para uma Armada de oito galeões e dois patachos, e que estavam previstos integrar a *Armada del Mar Oceano*. Contudo, o facto de os navios estarem a ser construídos sob contrato obrigava a que a compra tivesse a aprovação prévia do Conselho de Guerra.

Desta vez, a pretensão da Coroa de Portugal teve a oposição da Junta das Armadas que, apesar de compreender os interesses dos contratadores em vender os navios, estes, para além de estarem a ser construídos sob contrato real, também estavam a ser construídos para a guerra e não para o comércio. Em alternativa, sugere que, se Portugal precisava de quatro ou seis galeões, que os comprasse no porto de Pasage, onde se encontravam nove ou dez galeões particulares, de 550 a 600 toneladas, construídos segundo as novas ordenanças de 1618, e que seriam mais apropriados para irem à Índia. Não sabemos qual foi a solução que o monarca autorizou, mas, em 1624, largaram de Lisboa para o Oriente seis galeões (A. G., 1991, pp. 153-4), sendo a maioria, muito provavelmente, de construção castelhana.

Nos finais de 1624, e após a captura da Bahía pelos rebeldes holandeses, começa a preparar-se uma expedição naval com a missão de expulsar os invasores. Nessa força estaria incluída a Armada de Portugal, que deveria incluir dois galeões que

estavam a ser construídos no Porto. Estes dois galeões faziam parte de um contrato estabelecido entre o Conselho da Fazenda e Baltazar da Maia e Fernão da Luz, e teriam uma quilha de 17 *rumos* e 500 a 540 toneladas. Para além destes galeões, o contrato também previa a construção de dois navios menores, de 12 *rumos* e 150 toneladas (MAURO, 1997, p. 78).

No ano seguinte ao envio da força de 1625 com destino ao Brasil, e com o objetivo de restituir a Força Naval portuguesa, foi elaborado um estudo e respetiva consulta, que propunha a formação de uma Armada de dez navios para defender os navios que vinham do Brasil. No seguimento deste processo é efetuado um contrato com dois nobres catalães, Sebastião e Nicolao Judici, para a construção de oito galeões (dois de 500, dois de 400 e dois de 250 toneladas) e um patacho de 100 toneladas, à razão de 16 pessoas por cada 100 toneladas, entre oficiais, marinheiros, artilheiros e grumetes. Todo este esforço de recuperação da Marinha portuguesa sofre, nos inícios de 1627, um duro revés quando ocorre uma das maiores tragédias da Armada de Portugal, com o naufrágio, em terras francesas, de cinco galeões, alguns dos quais tinham participado na expedição de 1625 ao Brasil e de duas naus da Índia.

Este episódio fez com que os Conselhos de Guerra e o de Portugal consultassem a Junta das Armadas sobre a necessidade da *Armada del Mar Oceano* patrulhar as costas de Portugal, pois Portugal não dispunha de navios para formar qualquer Armada. Resolvido o problema para o imediato, são elaborados, ainda em 1627, dois orçamentos para tentar fazer em face da situação: um previa a compra de 12 galeões de 550 toneladas, a ser efetuada em portos da Biscaia e a preços locais. O outro previa a construção de quatro naus da Índia de 20 *rumos* e com três cobertas, para além da construção de outros nove galeões.

Contudo, a Coroa voltava a debater-se com grandes dificuldades para conseguir concretizar as propostas, pois a Ribeira das Naus e os Armazéns Reais estavam num estado lastimoso, sem materiais para apetrechar os navios. Em face da gravidade da situação, os ministros da Coroa de Portugal chegam mesmo a pedir uma licença especial ao monarca para que, em 1628, fossem importados mastros diretamente da Holanda.

No entanto, não estando nesse ano ainda construídos e, subseqüentemente, adquiridos os 12 galeões previstos para patrulhar a costa de Portugal, a Junta das Armadas concordou em ceder outros três ou quatro navios da *Armada del Mar Oceano*, e não apenas os dois que inicialmente tinham sido propostos e cujo aprontamento tinha sido iniciado logo em 1627. Deste modo, a Armada de Portugal contou com cinco galeões do rei e quatro particulares, cujo apetrechamento correu por conta da Coroa de Portugal.

As continuadas investidas holandesas no Atlântico, em particular ao Brasil, fizeram com que o Conselho da Fazenda e o do Estado, emitisse pareceres ao monarca, propondo a criação de uma Força Naval para proteger a navegação com o Brasil. Esta situação tornou-se mais premente após a captura pelos holandeses de toda a frota da prata, em 1628, na Baía de Matanzas, que provocou não só escassez de fundos, mas também de navios (DÍAZ GONZÁLEZ, 1996, pp. 82-85). No ano seguinte, em 1629, em face da necessidade geral de navios, também em Portugal, é sugerida a criação de uma força que seria custeada pela taxa do Consulado. A nova Força Naval seria composta por duas Esquadras. Uma de quatro galeões de 600 toneladas, com 24 peças cada um (oito de bronze de 35 quintais e dezesseis de ferro de 25 quintais) para a Baía de Todos os Santos. A outra, para Pernambuco, com oito naus de apenas 300 toneladas, devido

a limitações da barra, com 18 peças cada (seis de bronze de 25 quintais e doze de ferro de 20 quintais). Os galeões seriam guarnecidos com 150 homens (100 soldados e 50 gente de mar) e as naus com 100 homens, a ser providenciados pelo monarca. O sistema de funcionamento desta força da Coroa de Portugal tinha a particularidade de ser, em tudo, semelhante ao sistema espanhol, pois estes navios, para além de protegerem os navios mercantes que integrariam o comboio, também transportariam carga. Na proposta, é também pedida a criação de uma casa da Contratação, baseada no modelo existente em Sevilha. Ao que se sabe, nunca chegou a ser posta em prática.

O agravamento da situação no Oriente voltou a criar a necessidade de enviar mais galeões para apoiar a defesa do Índico, obrigando ao envio de um representante português ao norte da península, mais concretamente a San Sebastian, para tentar comprar galeões de 500 a 600 toneladas portuguesas. Contrariamente aos procedimentos habituais, esses navios foram comprados com verbas de Castela, disponibilizadas pelo próprio monarca, e custaram 500.000 cruzados (BOYAJIAN, 1993, p. 195). Estes navios seguiram para o Oriente juntamente com outros seis galeões, também adquiridos em Espanha, e com três naus, em abril de 1629 (A.G., 1991, p. 156).

Também, toda esta situação leva a que, antes do final do ano, um tal Pascoal Bravo se propusesse construir dois novos galeões para escoltar os navios da carreira do Brasil. Como habitual, o monarca solicitou que a sua estrutura administrativa o informasse sobre a proposta (STELLA, 2000, p. 208), mas desconhecemos o resultado desta consulta.

A tomada de Pernambuco pelos rebeldes holandeses, em 1630, e subseqüente determinação régia, vinculada pelo

Conselho de Portugal, de que a Coroa de Portugal tinha que aprestar uma Armada para ir socorrer o Brasil, agudizou ainda mais a falta de navios. Portugal foi, então, autorizado a comprar mais galeões nos portos do Norte da Península Ibérica, tendo a Junta das Armadas, inclusivamente, nomeado um oficial castelhano para auxiliar os enviados de Portugal nessa tarefa. As instruções do Capitão Domingos Gil da Fonseca, que foi enviado para realizar a compra, e que chegaram até nós, fornecem-nos pistas muito interessantes sobre o negócio que o capitão devia efetuar. Assim, os navios deviam ter entre as 500 e as 600 toneladas portuguesas e, naturalmente, deveria procurar adquiri-los pelo preço mais baixo possível, espaçando o pagamento no maior prazo de tempo possível. Deveriam chegar a Lisboa já todos equipados e prontos para servir nas Armadas, com duas equiparações de velas, uma montada e outra sobressalente. Cada um deveria também vir com 50 peças, já montadas nos respetivos reparos. Para além dos navios e seus apetrechos, a sua missão incluía também a compra de 1.000 mosquetes, 50 peças de artilharia de ferro, de dez libras de bala, e nunca inferior às oito libras, 5.000 pelouros redondos de calibre 10 e 2.000 de calibre 16. Juntamente com esses meios, também deviam ser adquiridos 50 remos de faia para faluas de 30 palmos. Na compra dos galeões, terão sido gastos pelo menos 10.000 cruzados. Um tal Rui Correia Lucas também terá tido uma missão semelhante, tendo adquirido igualmente um número não determinado de galeões e de outros apetrechos.

Em 1631, possivelmente para permitir suprir as necessidades imediatas, foram pedidos mais três galeões, por empréstimo, à Coroa de Castela. Destes, possivelmente um integrou a Armada das Ilhas desse ano, que foi composta por um único galeão e seis urcas.

Entretanto, as constantes necessidades de defesa dos seus interesses e a permanente falta de meios navais leva a que, em maio de 1631, o monarca decidisse que a Coroa de Portugal devia ter uma Armada própria composta por 50 navios, cujo financiamento seria feito através de um empréstimo pedido a “homens de cabedal e fazenda” portugueses, para além de contribuições de alguns municípios, nomeadamente o de Lisboa (MATOS, 1931, pp.11-12 e GUEDES, 1990, p.139). Essa Esquadra seria composta por 12 galeões de 500 toneladas, 12 navios de 300 e seis patachos de 140, num total de 10.440 toneladas, equipados por 3.380 homens de guerra e 2.080 marinheiros (MAURO, 1997, p. 68). Em média, os navios deviam levar 26 homens de guerra e 16 de mar, por cada 100 toneladas, exceto a capitânia, de 1.000 toneladas, com 400 homens de guerra e a almiranta, de 700 toneladas, com 245 (MATOS, 1931, p. 12). Desses 30 galeões, 18 iriam ter como missão proteger a rota com o Brasil e tinham sido encomendados, pelo monarca, à Ribeira do Ouro, variando o seu porte entre as 500 e as 600 toneladas.

Para financiar todo este esforço, o monarca determina a 19 de Outubro de 1632 que cada uma das Coroas deveria contribuir com uma quantia de 10 milhões de reais, ficando a Junta das Armadas responsável pela parte de Castela. Nada é mencionado relativamente à Coroa Lusitana. Perante este cenário, e numa tentativa de diminuir o envio de mais galeões para o Oriente, em face da sua crescente necessidade no Atlântico, o monarca terá ordenado ao vice-rei da Índia que fossem construídos mais galeões na Índia. Esta orientação terá sido cumprida, pois, logo em janeiro de 1633, o monarca aprova e agradece ao vice-rei a resolução que teve em mandar fazer na Ribeira de Goa dois galeões de grande porte, devidamente

guarnecidos e artilhados, e ordena que a sua construção e outras despesas sejam pagas com o “dinheiro do socorro”.

Nessa mesma altura dá também instruções para que o vice-rei continue a fazer todo o possível por construir outros galeões do porte que for mais conveniente e úteis para expulsar os inimigos europeus. Essas instruções foram reforçadas um mês mais tarde, frisando que deveria ser construído o maior número possível de galeões, com o porte que achasse mais conveniente, de modo a evitar que as Armadas portuguesas não caíssem no descrédito dos últimos anos. Entretanto no Atlântico, em 1633, o Conselho de Portugal opõe-se frontalmente que sejam retirados quatro galeões, em aprontamento em Lisboa e em Cádiz, para participarem na Carreira das Índias, uma vez que considerava que estes eram necessários para seguirem para Pernambuco (SERRANO MANGAS, 1989, p. 43).

Contudo, e na sequência de alguns êxitos obtidos pelas forças espanholas no início da década de 30, é sugerido ao próprio conde-duque uma reformulação das Armadas da monarquia, em que a *Armada del Mar Oceano* deveria passar a ser constituída apenas por 25 navios, a Armada de Portugal reduzida a dez galeões e apenas a presença naval da monarquia na Flandres deveria ser substancialmente aumentada (NEGREDO DEL CERRO, 2002, p. 186). Entretanto, em 1634, volta a tornar-se necessário a Castela ceder quatro galeões da *Armada del Mar Oceano*, à Coroa de Portugal, para seguirem para o Brasil. Em simultâneo, outros sete navios vindos de Flandres, totalmente equipados, também foram cedidos à coroa lusitana para integrar essa força. Contudo, estes deveriam ser devolvidos após a viagem.

A situação de falta de meios mantém-se no ano seguinte, pois, aquando da preparação de uma nova Armada para ir

ao Brasil, composta por 47 navios, iria ser a Armada do Conde da Torre, incluindo alguns que se encontravam na Corunha, em Cádiz e em Lisboa, apenas seguiram alguns navios portugueses porque “...o estado das coisas em Portugal não permitem arranjar o dinheiro necessário...” para aprestar mais. E, mesmo esses navios, só conseguiram ser aprestados porque a Junta das Armadas solicitou ao monarca o envio de 16.944 escudos para acabar de aprontar a Armada que ia para o Brasil, por conta da Coroa de Portugal.

No entanto, em Castela, a situação também não se encontrava muito melhor, pois as dificuldades financeiras dessa Coroa só permitiram que em 1635 fosse dado início a um novo esforço de construção naval, mas, a guerra com a França, assim como as futuras guerras de independência de Portugal e da Catalunha, levam à suspensão desse projeto (APESTEGUI, 2001, pp. 167-168).

Em Portugal, contudo, é nesta altura que surge a primeira referência a um fidalgo da casa real a propor ao rei, à semelhança com o que ocorria em Castela, fabricar e armar 12 navios, a serem financiados pela alfândega da cidade de Lisboa, a partir dos rendimentos do Brasil. Os 12 navios seriam divididos em duas Esquadras de seis navios cada, em que o fidalgo, juntamente com o seu irmão e os três filhos, serviriam o monarca na proteção da Carreira do Brasil. Os navios seriam disponibilizados completamente equipados e armados, incluindo guarnições, e a proposta previa a sua utilização durante seis anos, num total de 112.284 reais.

Contudo, e apesar dessa situação de falta de meios em Castela, num levantamento mandado efetuar pela princesa governadora do reino de Portugal, aos navios que se encontravam em Lisboa, foram identificados no porto oito galeões e dois patachos, para além do Galeão *Santa*

Teresa que estava quase pronto na cidade do Porto (VASCONCELOS, 1931, pp. 119-120). Por este motivo, e pela quase permanente utilização de navios da Coroa de Castela por Portugal, para situações relacionadas com os interesses portugueses, o monarca, em 1636, determinou que três dos galeões e um dos patachos da Coroa de Portugal seguissem para Cádiz, a fim de integrar a *Armada del Mar Oceano*.

Esta transferência, que naturalmente foi acompanhada pela Junta das Armadas, não teve, contudo, o apoio desta Junta, pois esta considerou os galeões muito grandes, por as toneladas portuguesas serem maiores que as de Castela, o que resultava em maus navios de guerra. Além disso, considerava que havia diferenças “significativas” nas seguintes áreas: as latas eram de pinho e de duas peças e os tabuados também eram construídos com a mesma madeira, e como o navio já se encontrava no porto de Lisboa há algum tempo o teredo já devia ter atacado as obras vivas (SERRANO MANGAS, 1989, p. 24).

Tendo-se mantido a decisão do monarca, o almirante de Castela desejou inspecionar os navios da Coroa de Portugal, de modo a ter uma ideia mais concreta sob o seu aprontamento. Esta aparentemente simples ação vai trazer ao de cima as rivalidades e o clima de tensão que então se fazia sentir entre as duas coroas. Efetivamente, houve a necessidade de a própria princesa intervir, de modo a que o almirante castelhano pudesse vistoriar os navios portugueses que iriam integrar a sua Força Naval (VASCONCELOS, 1960, pp. 260-261).

A decisão do monarca manteve-se, mas a falta de recursos financeiros da Coroa de Portugal era tal que o monarca foi obrigado, em 1637, a enviar verbas para fosse terminado o apetrechamento da mencionada força, mesmo quando outros dois galeões não seguiram para a Índia. Mais tarde, e apesar dos protestos

do Conselho da Fazenda de Portugal, por via do Conselho de Portugal, foram cedidos os galeões, mas o aprontamento decorreu a cargo dos provedores da *Armada del Mar Oceano*. Também a nomeação dos capitães de mar e guerra para comandar esses navios foi da responsabilidade da Junta das Armadas.

Em outubro de 1637, ocorre uma situação curiosa, pois nesse ano foram construídos em Lisboa dois caravelões para servir na Esquadra do Estreito, por ordem do Duque de Medina Sidónia. A construção dos dois navios ficou concluída no ano seguinte, tendo ambos participado num combate que se travou nas costas de Portugal contra uma força muçulmana (SALAS ALMELA, 2002, p. 41).

Como a necessidade de enviar reforços para o Brasil mantinha-se, o rei determinou que fosse efetuado um “assento de 200.000 cruzados para o apresto da Armada de socorro do Brasil”, estabelecido com Pedro de Baeza (fidalgo da Casa Real) e Jorge Gomes Álamo. Assento esse que foi assinado em 12 de novembro, na Casa do Conselho da Fazenda, situada nos Paços Reais, e que previa o abastecimento dos navios portugueses (GUEDES, 1990, p. 226).

Possivelmente, é esta a altura em que surge uma proposta de construção de 18 navios, num total de 13.100 toneladas, em duas Esquadras. Os galeões capitânicas seriam de 1.200 toneladas, os navios almirantas de 900 e os restantes sete galeões de 600, tendo cada uma um patacho, de 250 toneladas.

Apesar da cedência de meios navais portugueses à Castela, em 1638, Portugal continuou a comprar navios nesse reino para servir nas Armadas da Coroa de Portugal. A compra de um galeão na Guipúscoa, por dois vizinhos de Lisboa, ambos homens do mar, que foram enviados para escolher e efetuar a transação, é um exemplo dessa situação.

O ano seguinte foi aquele ano em que a Armada de Castela alcançou o potencial mais elevado da sua história (ALVAREZ-MALDONADO, 1990, p. 93), com 50 navios, totalizando 24.270 toneladas (GOODMAN, 1997, p. 9). Foi um número de navios semelhante ao alcançado durante o reinado de Filipe II de Espanha, mas acabou por ser o “canto do cisne” das Forças Navais dos monarcas católicos. No entanto, ocorreram várias permutas de meios navais entre as duas coroas, com a utilização mútua de navios e, mais uma vez, o apetrechamento dos navios ficou praticamente apenas a cargo da Coroa de Castela.

Em jeito de conclusão, e apesar da separação inicial estabelecida entre as duas coroas, em termos dos meios navais e, inclusivamente, no que se refere ao aprontamento dos meios, os acontecimentos, no Atlântico e no Oriente vão obrigar a

um estreitamento de relações entre Portugal e Castela. Essa cooperação, em parte forçada por razões exógenas, é verdade, vai incluir a utilização dos mesmos meios por ambas as coroas, tornando os meios navais em verdadeiros meios ibéricos, e não apenas nacionais. Conforme é possível verificar, ao contrário do que afirma a historiografia “tradicional”, acabam por serem os portugueses a beneficiar mais dessa colaboração, do que Castela. Embora possa parecer uma questão menor, a verdade é que pode abrir um imenso leque de questões, como por exemplo: será que o desempenho no mar e nos combates dos galeões construídos em Castela foi igual ou melhor se tivessem seguido galeões de construção portuguesa? Será que Portugal tinha sofrido tantas derrotas no Oriente às mãos dos holandeses?

BIBLIOGRAFIA

A.G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *Anais do Clube Militar Naval*. Vol. CXXI. Lisboa: JAN-MAR 1991, pp.87-161.

ALVAREZ-MALDONADO, Ricardo. “Influencia del poder naval en las guerras de Flandes”. *Revista de Historia Naval*. Ano VIII, nº 29, Madrid: 1990, p.93.

APESTEGUI, Cruz. “Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”. in *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic tradition. Proceedings*. Lisboa: Instituto Nacional de Arqueologia, 2001, pp.163-212.

ARTAZA MONTERO, Manuel M^a. De. “La Junta del Reino y la escuadra de Galicia (II)”. *Revista de Historia Naval*. nº 55, ano XIV, 1996, p.20-46.

BLOT, Jean-Yves e LIZÉ, Patrick eds. *Le naufrage des Portugais sur les cotes de Saint-Jean-de-Luz e d’Arcachon: (1627)*. Paris: Ed. Chandeigne, 2000.

BOUZA ALVAREZ, Fernando. *Portugal no tempo dos Filipes: política, cultura, representações (1580-1668)*. Lisboa: Edições Cosmos, 2000.

BOYAJIAN, James C. *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs: 1580-1640*. Baltimore and London: Johns Hopkins University Press, 1993.

CAEIRO, Francisco. *O arquiduque Alberto de Áustria: Vice-rei de Portugal. 1583-1593*. Lisboa: Edição do Autor, 1961.

COSTA, Leonor Freire. *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil: (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.

DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. "Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano". *Revista de Historia Naval*. Ano XIV, nº 53, Madrid: 1996, pp.79-90.

Gavetas da Torre do Tombo. vol.XI, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1975.

GLETE, Jan. *Navies and Nations*: vol. I, Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993.

GOODMAN, David. *Spanish naval power: 1589-1665. Reconstruction and defeat*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

GUEDES, Max Justo, *História Naval Brasileira*. Vol. 2, tomo I A, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1990.

GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo e LOPES, António. *Naufrações e outras perdas na "Carreira da Índia"*: Lisboa: GTMECDP, 1998.

Livro 2º do Governo do Brasil, [s.l.], CNCDP, 2001.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico: 1570-1670*. Vol. II, Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MATHEW, K.S. *Indo-Portuguese trade and the Fuggers of Germany*: Nova Deli: 1997.

MATOS, Gastão de Melo. "Formação do terço da Armada e as suas primeiras campanhas", *Anais do Clube Militar Naval*. tomo LXII, nºs 7, 8 e 9, Lisboa: JUL/AGO/SET 1931, pp. 7-24.

NEGREDO DEL CERRO, Fernando. "La hacienda y la consciência: Las propuestas del confesor del Conde Duque para el saneamiento de las finanzas reales (1625)". *Cuadernos de Historia Moderna*. vol. 27, [s.l.]: 2002, pp.171-196.

PHILLIPS, Carla Rahn. *Seis galeones para el rey de España*. Madrid: Alianza Editorial, 1991.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, Maria del Carmen. "La formación de Armadas y sus efectos sobre el território: el ejemplo de Galicia, 1580-1640". *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejos, vol. V, [s.l.]: 2006, pp.55-76.

SALAS ALMELA, Luís. *Colaboración y conflicto*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2002.

SALGADO, Augusto. *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*. Lisboa, Academia de Marinha, 2001.

SALGADO, Augusto. *Os navios de Portugal na Grande Armada*. Lisboa: Editora Prefácio, 2004.

SALGADO, Augusto. "Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal". *Revista de Historia Naval*. nº 82, Madrid: pp.81-90, 2003.

SALGADO, Augusto. *Portugal e o Atlântico: organização militar e acções navais durante o período filipino (1580-1640)*. Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009. Tese de Doutoramento.

SERRANO MANGAS, Fernando. *Armadas y flotas de la plata: (1620-1648)*. [s.l.]: Banco de España, 1989.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. "Portugal: de 1580 a 1600". *Actas do Congresso Internacional As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI*. Tomo VI, *Las Indias*. Lisboa: Pavilhão de España da EXPO 98, 1998.

SILVA, Francisco Ribeiro da coord. *Filipe II de Espanha, rei de Portugal: Colectânea de documentos filipinos guardados em Arquivos portugueses, vol.II*. Zamora: Fundación Rei Afonso Henriques, 2000.

SILVA, Luiz Augusto Rebello da. *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, tomo V. Lisboa: Imprensa Nacional, 1871.

STELLA, Roseli Santaella. *Brasil durante el gobierno español: 1580-1640*. Madrid: Fundación Histórica Tavera, 2000.

THOMPSON, I. A. A. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias: 1560-1620*. Barcelona: Ed. Crítica, 1981.

VASCONCELOS, Frazão de. "De Re Náutica". *Anais do Clube Militar Naval*, tomo LXII, nº 3 e 4, Lisboa: MAR/ABR 1931, pp.117-122.

VASCONCELOS, Frazão de. *A Marinha no tempo dos Felipes: Congresso do Mundo Português*. Vol. IV, tomo I, I secção, Lisboa: Secção de Congressos, 1960, pp. 251-264.