

OS CAPITÃES-MORES DA CARREIRA DO JAPÃO: ESBOÇO DE CARACTERIZAÇÃO SÓCIO-ECONÓMICA*

por
VÍTOR LUÍS GASPAS RODRIGUES¹

Datam da década de 40 os primeiros estudos de Charles Boxer sobre as viagens do Japão e os seus capitães-mores, a ele se ficando a dever não só o estudo rigoroso e profundo do complexo funcionamento de toda a sua orgânica administrativa e comercial, mas também a identificação e fixação das personalidades que ao longo de aproximadamente 90 anos foram os principais responsáveis, e os seus grandes beneficiários, pela mais rendível viagem dos portugueses no Oriente². Mais tarde, em 1960, publicou *The Great Ship from Amacon*, onde procedeu a uma análise tão exaustiva quanto

* O trabalho que agora se dá à estampa foi apresentado na *International Conference on Portuguese voyages to Asia and Japan in the Renaissance Period*, que decorreu em Tokio, na Universidade de Sofia, de 24 a 26 de Setembro de 1993, estando prevista a sua publicação em língua inglesa nas Actas respectivas. Por essa razão julgámos pertinente sua publicação, em português, num número da revista *Arquipélago* que nos é particularmente caro, dada a profunda amizade que nos ligava à Senhora Doutora Maria Olímpia da Rocha Gil e o enorme respeito que sempre sentimos pela sua obra científica.

¹ Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga (I.I.C.T.).

² Em 1941 Charles Boxer publicou «As viagens do Japão e os seus Capitães-Móres, 1550-1640», no *Boletim Eclesiástico da Diocese de Macau*, Julho-Outubro; alguns anos mais tarde publicaria *Fidalgos in the Far-East*, Haia, 1948, obra que foi reeditada em 1968 pela University Press e, mais recentemente, em 1990, foi finalmente publicada em língua portuguesa pela Fundação Oriente e Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau.

possível das viagens efectuadas entre 1550 e 1639, ao mesmo tempo que deu a conhecer importantes e preciosas informações sobre o passado de alguns capitães da carreira³.

A esses estudos pioneiros outros se seguiram, como os de Maria Manuela Blanco Velez, Artur Teodoro de Matos e, muito recentemente, o de Manuel Leão Marques Lobato, que procederam à análise do funcionamento global das linhas comerciais Malaca-Macau (a chamada «viagem das drogas») e Goa-Malaca-Macau-Japão, integrando-as no contexto mais geral do complexo marítimo-comercial do Império Português do Oriente⁴. Dada a natureza desses trabalhos e os objectivos que se propunham, a caracterização social e económica dos capitães-mores da viagem do Japão não foi, naturalmente, alvo de qualquer análise, mantendo-se a obra de Charles Boxer, a que nos referimos, como o mais importante contributo para o seu conhecimento⁵.

Estimulados, assim, pela necessidade de contribuir para o colmatar dessa lacuna, que não é exclusiva desta realidade nem deste período histórico, uma vez que, como afirmou Luís Filipe Thomaz «a história social da expansão portuguesa no Oriente está ainda por fazer»⁶, e tendo como modelo o seu trabalho de pesquisa sobre a identidade das personagens da embaixada de 1521 ao Bengala⁷,

³ Publicado em 1963 pelo Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, foi dado à estampa muito recentemente em português. Cf. Charles Boxer, *O Grande Navio de Amacau*, 4.^a ed., Macau, Fundação Oriente-Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.

⁴ Cf. Maria Manuela Blanco Velez, *Os Holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1671)*, cap. II — «A rede comercial do Império nos fins do Século XVI: feitorias e ligações marítimas», Lisboa, Dissertação para licenciatura — ed. policopiada, 1974, pp. 71 a 77; Artur Teodoro de Matos, *O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura Administrativa e Económica. Alguns elementos para o seu estudo*, cap. VI, 4.1. «Viagens de Macau ao Japão», Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1982, pp. 34 e 35; Manuel Leão Marques Lobato, *Política e Comércio dos Portugueses no Mundo Malaio-Indonésio (1575-1605)* cap. 4.b., «As Viagens da China e Japão», Lisboa, Dissertação de Mestrado — ed. policopiada, 1993, pp. 256 a 261.

⁵ Cf. Charles R. Boxer, *O Grande Navio* [...], já cit.

⁶ Cf. Geneviève Bouchon e Luís F. R. Thomaz, *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy, 1521*, Paris, F.C.G./C.C.P., 1988, p. 409.

⁷ Veja-se o capítulo VI, «Excursus, Recherche sur l'identité des personages», *op. cit.*, pp. 365 e seguintes.

procuraremos definir, com base nos dados biográficos que pudemos coligir, algumas das principais características comuns aos capitães-mores da viagem do Japão e abordaremos todo o complexo processo das doações das viagens e da sua venda ao longo do período em análise.

No entanto, dada a magnitude do objecto em análise, por contra-posição à escassez dos elementos de que dispomos no momento, o trabalho que apresentamos mais não é do que um ponto de partida para um estudo de outra envergadura, que venha a aprofundar as hipóteses de trabalho que agora formulamos.

*
* *
*

O cargo de capitão-mor das viagens do Japão parece ter sido estabelecido, como sustenta Charles Boxer, em 1550. Na verdade, não se encontra, que saibamos, qualquer documento em arquivos nacionais ou estrangeiros que ponha em causa a informação contida nas «relações dos capitães-mores» existentes na Biblioteca da Ajuda, as quais fazem remontar a essa data o início oficial da carreira do Japão, se bem que não permitam a identificação do seu agraciado⁸.

De acordo com o *Livro das Cidades e Fortalezas* [...] essas viagens eram providas «em fidalgos muito honrados, e de serviços, e de merecimentos muito particulares»⁹, que desse modo se viam recompensados pelos muitos anos passados na Índia ao serviço da Coroa. Ainda assim, esse facto não obsta a que, sobretudo numa primeira fase, se torne algo difícil determinar com clareza quais os verdadeiros capitães-mores das viagens, dada a presença simultânea no Japão de várias embarcações portuguesas. Aliás, essa ocorrência é atestada em 1556

⁸ Cf. Biblioteca da Ajuda, *Relação dos capitães-mores da viagem do Japão*, 49-IV-56, ff. 3 e 4; *Lista dos anos, viagens e capitães-mores do trato do Japão*, 49-IV-66, ff. 41 e 42. Existe ainda um outro documento, intitulado *Lista dos Capitães de Macau desde 1586 até 1622*, 49-VI-8, f. 175, que é um auxiliar importante para a determinação das individualidades que serviram como capitães-mores da viagem.

⁹ Cf. *Livro das Cidades e Fortalezas, que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia, e das capitánias, e mais cargos que nelas há, e da importancia delles*, publ. por Francisco Paulo Mendes da Luz, Lisboa C.E.H.U., 1960, p. 95.

por Leonel de Sousa, ao afirmar, em carta ao Infante D. Luís, que no Japão se encontravam vários capitães-mores, os quais se prejudicavam mutuamente¹⁰.

Numa rápida análise efectuada ao conjunto dos capitães-mores que fizeram a viagem até à década de oitenta (data aproximada da elaboração do *Livro das Cidades e Fortalezas* [...]) e, simultaneamente, o momento em que se acentua o processo de vendas das viagens pelos particulares¹¹) pudemos comprovar que se tratava, efectivamente, de um grupo de homens com larga experiência na Índia e, muito particularmente, na Ásia do Sueste e Extremo-Oriente. Com efeito, se alguns deles, como por exemplo, Duarte da Gama e os irmãos Diogo e Guilherme Pereira andavam envolvidos no comércio português da China com o Japão desde o seu início, tendo mesmo apoiado S. Francisco Xavier nos seus primeiros esforços de penetração no Japão, outros, como Francisco Barreto ou Pedro Barreto Rolim, tinham já uma brilhante folha de serviços prestada no Índico Ocidental, o que lhes conferia um papel de destaque no seio do estado Português da Índia¹².

Para além disso, são igualmente patentes as fortes ligações de muitos desses homens à praça de Malaca, bem expressas no elevado número de indivíduos que haviam capitaneado já a fortaleza da grande urbe malaia ou que, depois de efectuada a viagem do Japão, viriam a fazê-lo. Esse facto parece decorrer, em última análise, da enorme importância económica e geopolítica de Malaca no contexto do Império Português Oriental, o que, se por um lado impelia o monarca e o vice-rei a escolher para seus capitães figuras de elevado grau social e de reconhecido mérito militar, por outro, transformava a sua capitania num dos mais apetecíveis lugares, sendo, por isso, alvo de disputa por parte das principais figuras do Estado Português da Índia.

¹⁰ Carta de Leonel de Sousa para o Infante D. Luís, Cochim, 15 de Fevereiro de 1556, publicada por Jordão de Freitas no *Archivo Historico Portuguez*, vol. VIII, Lisboa.

¹¹ O autor do *Livro das Cidades e Fortalezas* [...], já cit., p. 95, faz já referência a este processo afirmando que a viagem «quando se vende se dão por ella de compra ao redor de vinte mil cruzados em dinheiro».

¹² Sobre a acção de Francisco Barreto como Governador da Índia veja-se Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sétima*, parte I, Livro II a V, Lisboa, Ed. Livraria Sam Carlos, 1974.

Por outro lado, sabendo nós que as viagens do Japão eram tidas como «as melhores, e mais proveitosas de todas as que se fazem nas partes da Índia»¹³, não só pelo atractivo dos ganhos com a viagem — resultantes dos fretes das fazendas embarcadas pelas partes e das franquias e privilégios que revertiam a favor do capitão-mor — mas também pelos proventos auferidos com a provedoria dos defuntos¹⁴, facilmente entendemos a razão por que eram providas nesses mesmos indivíduos. Não raramente partiam já do Reino nomeados para a capitania da cidade e providos numa ou mais viagens ao Japão, o que, aliado ao facto de poderem usufruir de uma viagem à China por inerência das suas funções como capitães de Malaca, lhes permitia transformarem-se, a breve trecho, em verdadeiros potentados económicos.

Ao capitão de Malaca competia ainda a exploração de uma linha comercial de navegação entre Malaca e o Japão, conforme o atesta a provisão número dois constante no «Treslado das provisões que os Viso-Reis costumam a pasar aos capitães das fortalezas e viagens», que foi transcrita e analisada pelo jesuíta Francisco Rodrigues cerca de 1570¹⁵. De acordo com a referida provisão «nenhum navio nem embarcação de nenhuma parte poderia ir a Japão senão a nao do ditto capitão mor, tirando a que o capitão de malaqua dahi ade mandar direito ao dito Japão, so pena que indo la outra embarcação contra esta provizão encorram nas mesmas penas sobredittas»¹⁶.

Como refere Manuel Lobato, era bastante diferente da grande viagem do capitão-mor e os seus proventos advinham-lhe, sobretudo, do transporte de estanho e chumbo entre a China e o Japão. Dessas viagens pudemos apenas apurar alguns elementos referentes às que

¹³ Cf. *Livro das Cidades* [...], já cit., p. 95.

¹⁴ O desregramento dos capitães-mores relativamente à «gestão» dos cabedais da provedoria dos defuntos conduziu o monarca, pressionado pela cidade de Goa, a determinar, em 1592, que «o dinheiro que se achar a algua pessoa das que vão pera a China e falecer, se entregue aos procuradores da pessoa», limitando assim, em certa medida, a acção daqueles. Cf. carta de lei de D. Filipe I, de 20 de Abril de 1592, publ. por Cunha Rivara, *Arquivo Portuguez Oriental*, Fasc. 3, tomo I, doc. 110, pp. 355 e 356.

¹⁵ O documento encontra-se publicado na íntegra por Manuel Leão Marques Lobato em *Política e Comércio* [...], já cit., pp. 398 a 444.

¹⁶ Idem, *ibidem*, p. 399.

D. Diogo de Menezes mandou efectuar em 1565 e 1566 pelos seus feitores, tendo a segunda terminado de forma trágica no estreito de Hainão ¹⁷.

Os navios dos capitães de Malaca não foram, no entanto, os únicos casos de embarcações portuguesas a comerciar no Japão para além do/s do capitão-mor, e, pelo menos, até à década de noventa (meados) vamos continuar a encontrar sucessivas referências a navios de mercadores sediados em Macau, dos quais o mais importante foi Bartolomeu Vaz Landeiro (sobretudo na década de oitenta), atestando a celebração de sucessivos acordos comerciais entre o capitão-mor e esses mercadores, que violavam as disposições da provisão a que aludimos.

Estes acordos, no entanto, acabavam por prejudicar grandemente a generalidade dos mercadores macaenses e bem assim todos aqueles que carregassem as suas mercadorias na «nau do trato», uma vez que à data da sua chegada ao Japão se viam confrontados com uma maior oferta de seda do que à partida haviam previsto, o que lhes reduzia substancialmente os lucros.

Filipe II, pressionado por aqueles, viria a publicar em 14 de Abril de 1595 uma carta de lei, na qual se afirmava que «nhua pessoa de qualquer sorte e condição que seja não leve nem mande a Japão ceda algua fora do contrato que se fizer na cidade pelo grande prejuízos (*sic*) que os moradores dela disso recebem, sob pena de ser perdida» ¹⁸, que parece ter tido alguns resultados práticos, uma vez que a partir dessa data desaparecem praticamente as referências de navios portugueses a operar no Japão fora do contrato. Julgamos, no entanto, que esse decréscimo acentuado deve estar relacionado sobretudo com as tentativas efectuadas pelas autoridades japonesas para passarem a deter um controlo muito maior das actividades comerciais dos portugueses nos portos nipónicos, por forma a impedirem a propagação da religião católica no seu país.

¹⁷ Veja-se Diogo do Couto, *Da Ásia, Década VII*, Livro X, cap. XIX. D. Diogo de Menezes foi capitão de Malaca de Setembro de 1564 a Setembro de 1567.

¹⁸ «Carta de lei de D. Filipe I», Goa, 20 de Abril de 1592, publ. por Cunha Rivara, *Arquivo Português Oriental*, Fasc. 3, parte I, doc. 110, pp. 355 e 356.

Ressalta igualmente do estudo da documentação a existência de um enorme contingente de personalidades que quer no Reino quer na Índia ficavam a aguardar a sua «vagante do providos» para que pudessem efectuar a/s viagem/s recebidas em mercê. Este facto, resultante do número crescente de doações de viagens feitas pelos monarcas a partir, sobretudo, de finais da década de sessenta¹⁹, gerou o aparecimento de verdadeiras listas de espera, com os consequentes conflitos que sempre surgiam no momento da entrada na vagante dos providos, para o que, por vezes mesmo em Macau, era necessário recorrer à mediação do bispo ou das autoridades da cidade para que fosse respeitada a ordem das nomeações.

Aliás, este fenómeno, que provocou uma aceleração do número de viagens vendidas, as quais variavam de preço de acordo com o seu posicionamento na escala da vagante dos providos, era agravado constantemente por sucessivas doações a altas individualidades (caso por exemplo da doação de duas viagens à Rainha em 1611, para com os seus proventos mandar edificar o mosteiro de Santa Isabel, de Freiras Agostinhas descalças²⁰; ou ao Rei de Cochim, com o intuito de que aquele pudesse saldar as suas contas com a Fazenda Real²¹); e a instituições de assistência (hospital de Goa²²) ou praças fortes (casos de Cochim ou Damão, por exemplo), que depois procediam igualmente à sua venda em hasta pública na cidade de Goa, com o intuito

¹⁹ Só no ano de 1568, num curto prazo de oito dias, foram dadas em mercê quatro viagens de capitão-mor da Índia para o Japão (três pela via de Malaca e uma por Sunda). Os documentos encontram-se publicados por Cunha Rivara, *Arquivo Português Oriental*, 5.º fascículo, docs. 639, 643, 644 e 648.

²⁰ Sobre este assunto vejam-se os «Extractos do processo de João Serrão da Cunha e das Suas Viagens ao Japão», publ. por Charles R. Boxer em *O Grande Navio* [...], já cit., pp. 182 e segs.

²¹ Esta viagem, segundo cremos, nunca chegou a ser doada ao monarca cochinchense. Sobre o assunto veja-se a carta do Rei de Portugal para o Vice-Rei, de 21 de Janeiro de 1587, publicada por Cunha Rivara, *Arquivo Português Oriental*, fasc. 3, parte I, doc. 24, pp. 81 e 82.

²² A doação, feita em 1 de Março de 1594, foi comprada mais tarde por D. Paulo de Portugal e previa «que a dita viagem da China se faça diante de todos os providos delas sem embargo de suas provisões e de perjuízo que podem alegar que disso recebam». In Cunha Rivara, *Arquivo Português Oriental*, fasc. 3, parte II, docs. 240 e 241.

de realizarem grandes quantidades de numerário que suprissem as suas necessidades.

Essas doações, dado o carácter prioritário de que estavam investidas, geraram, não poucas vezes, sérios problemas entre aqueles que as adquiriam, e se apresentavam em Macau para fazer a viagem, e os beneficiários que, possuindo mais do que uma viagem, se encontravam na cidade do Santo Nome de Deus para partir. Foi o que sucedeu, por exemplo, com João Serrão da Cunha que, achando-se em Macau pronto para realizar a sua segunda viagem, que comprara à cidade de Cochim, se viu preterido pelo aparecimento de D. Luís de Sousa e Martim da Cunha d'Eça, os quais, por haverem comprado as já referidas viagens da Rainha, se apresentaram em Macau detendo alvarás com prioridade sobre os demais.

Este episódio, que conduziu à ruína João Serrão da Cunha — embora o procurador da Coroa tenha alegado que a sua falência resultara sobretudo da vida faustosa que levava durante os anos de estadia em Macau e da sua entrega ao vício do jogo (de que tivera enormes perdas pelos empréstimos não solvidos que fizera) — prolongou-se por quase trinta anos e ilustra bem os problemas que a venda das viagens provocava tanto aos seus detentores como àqueles que deles dependiam para colocar no Japão os seus produtos²³.

Aliás, a própria cidade de Macau muitas vezes se queixou que esse sistema de vendas propiciava o aparecimento de indivíduos sem qualidades nem pergaminhos não só para a condução de um negócio de tanta responsabilidade e tantos cabedais, como era a viagem do Japão, mas também sem aptidões para o governo da cidade, uma vez que, como é sabido, a eles lhes competia a sua «governança» enquanto ali permanecessem. Com efeito, numa «relação de acontecimentos» enviada pelos representantes de Macau a Filipe III, estes queixam-se da enorme diferença entre os fidalgos antigos e os actuais «porque como os taes não costumão ser já daquelles fidalgos antigos a quem os reaes progenitores de Vossa Magestade as davão (as viagens)

²³ As alegações apresentadas quer por João Serrão da Cunha, quer pelo procurador da Coroa, encontram-se nos «Extractos do processo...» a que já nos referimos na nota 19.

por despacho de seus serviços que ordinariamente são experimentados na milícia»²⁴.

Esta referência aos conhecimentos da milícia como um dos atributos necessários ao cabal desempenho das funções de capitão-mor da viagem, sobretudo no que em relação à governação de Macau importava, fora já anteriormente uma das alegações apresentadas pelos macaenses para pedirem a nomeação de um capitão permanente, e seria, depois, o seu principal cavalo de batalha quando, desagradados pela presença incómoda da figura do Governador de Macau, alegavam que este fora nomeado apenas para capitanear o presídio, pelo que o seu poder sobre eles apenas seria extensivo «ao tempo de guerra»²⁵.

A decisão tomada pela Coroa em 1615 de proceder à venda de todos os cargos do Estado da Índia provocou, por essa altura, um verdadeiro coro de protestos, oriundos em grande medida daqueles que, assim, viam fugir-lhes a possibilidade de algum dia virem a usufruir das mercês muitos anos antes recebidas²⁶. A este propósito, e a título exemplificativo, apurámos alguns casos, como o de D. Lioniz Pereira que, tendo sido provido em 1568, apenas entrou na vagante dos providos 15 anos mais tarde²⁷. Natural seria, portanto, o desagrado de todos aqueles que viam acrescentar-se à sua já longa espera mais alguns anos. Aliás, só isto explica que uma parte extremamente significativa dos agraciados com as viagens não tivessem podido fazê-las, sobretudo nos últimos anos do século XVI e princípio do seguinte,

²⁴ Cf. *Relação da cidade de Macau para Filipe III sobre os acontecimentos ocorridos em 1626*, in Biblioteca da Ajuda, 49-V-3, doc. 29, p. 128.

²⁵ Sobre este assunto vejam-se as alegações dos representantes da cidade de Macau efectuadas logo em 1623 a propósito da nomeação do 1º Governador de Macau D. Francisco Mascarenhas. In Biblioteca da Ajuda, 49-V-3, doc. 29, p. 128v.

²⁶ Sobre a venda dos cargos pela Coroa em 1615 veja-se a dissertação complementar de doutoramento apresentada por Manuela Blanco, *Relação de todo o dinheiro que se fez na venda dos cargos e fortalezas que se venderão por ordem de Sua Magestade neste Estado da Índia (1639). Documento inédito com um Estudo Histórico*, Lisboa, ed. policopiada, 1992.

²⁷ Cf. «Alvará de mercê a D. Lioniz Pereira de uma viagem do capitão-mor da Índia para a China», publ. Cunha Rivara, *Arquivo Português Oriental*, fasc. 5, doc. 639, pp. 666 e 667.

acabando por serem os seus filhos ou outros familiares a usufruírem da mercê, sempre que não sucedia terem recorrido já à sua venda, ainda que a preços mais baixos²⁸.

Mas, se esse sistema de venda das viagens, que visava encher o depauperado tesouro da Coroa²⁹, prejudicava gravemente os que as possuíam por «aptidão e boas partes», a verdade é que abria ainda mais as portas a uma elite endinheirada, cuja acção se circunscrevera até aí ao «apoio» prestado aos capitães-mores, a quem serviam de fiadores e a quem avançavam os capitais para a aquisição dos navios e contratação das equipagens.

Por essa razão se assiste até ao ano de 1634³⁰, que marca o momento em que a Coroa opta definitivamente pela «feitorização» da carreira do Japão, a um incremento da acção dos principais mercadores sediados em Goa e em Macau, casos de Jerónimo de Macedo de Carvalho, António Fialho Ferreira, Manuel Morais Supico ou Lopo Sarmento de Carvalho, sobretudo deste último, que dominou a vida comercial da cidade do Santo Nome de Deus ao longo do primeiro quartel do século XVIII e mesmo nos anos seguintes.

Com a nomeação de Manuel Ramos, em 1634, para o cargo de administrador das viagens do Japão e a publicação do seu «Regimento»³¹ a Coroa passou então a assumir um novo protagonismo nas

²⁸ A título de exemplo, poderemos mencionar aqui alguns casos como os de D. Álvaro da Silveira, provido em 1603, D. Luís de Menezes, em 1614, D. Garcia de Mello, em 1628, D. Diogo de Castro, em 1634 (vendeu-a por 15.000 cruzados), ou João Furtado de Mendonça, em 1635, entre muitos outros que jamais fizeram as viagens para que haviam recebido a respectiva provisão.

²⁹ Sobre as razões apresentadas pelo monarca para proceder à venda dos cargos de estado da Índia veja-se António Bocarro, *Década XIII da História da Índia*, Lisboa, 1876, cap. LXXXVIII, pp. 363 a 365.

³⁰ As disposições que determinavam que a viagem do Japão devia ser feita sob a directa supervisão dos ofícios da Coroa datam de 1627, como refere Boxer, mas não foram cumpridas pelo Vice-Rei D. Miguel de Noronha, que optou por firmar um contrato com Lopo Sarmento de Carvalho para a venda de várias viagens ao Japão e a Manila, com obrigação de indemnizar aqueles que se encontrassem aptos a fazê-las. Cf. Charles Boxer, *Fidalgos no Extremo Oriente*, já citado, pp. 120 a 122.

³¹ O Regimento de Manuel Ramos encontra-se publicado por Charles Boxer, *O Grande Navio* [...], já cit., pp. 264 e segs., incorporado no «Regimento de Romão de Lemos», de 1637.

relações comerciais entre Macau e o Japão, cabendo ao capitão-mor um papel cada vez menos actuante, como o comprova, aliás, a sua situação de «assoldado», que o restituía à condição de oficial régio, e que se manteve até ao corte de relações com o Japão³².

*
* *

Explanadas, em traços gerais, algumas das principais linhas de força que marcaram o evoluir da «carreira do Japão» ao longo dos noventa anos em que funcionou (1550-1639), importa agora proceder ao reconhecimento e caracterização dos seus capitães-mores porque, como refere Luís Filipe Thomaz, «numa sociedade que se antevê baseada fundamentalmente nas estruturas familiares e nos laços de parentesco, a identificação das personagens da História afirma-se como um elemento de grande importância, talvez mesmo uma das chaves para a compreensão dos factos»³³.

O recurso à informação contida nas múltiplas genealogias manuscritas e impressas³⁴ existentes nas bibliotecas e arquivos portugueses, e o cruzamento desses elementos com as referências contidas nas crónicas e documentação avulsa da época, permitiu-nos apurar um conjunto de caracretísticas comuns à generalidade das personalidades que passamos a analisar.

Ressalta, em primeiro lugar, como afirmámos atrás, a grande experiência «das coisas da Índia», patenteada pela quase totalidade

³² Comprova-o a «Carta de mercê de três anos da capitania-mor das viagens da China a Vasco Palha de Almeida», in A.N.T.T., *Chancelaria de D. Filipe III*, Livro 27, f. 263 v, que publicamos no final do trabalho. Aí se refere que a viagem correria «por conta de minha fazenda real como de presente corre».

³³ Cf. G. Bouchon e Luís Filipe R. Thomaz, *Voyage* [...], já cit., p. 367.

³⁴ De entre o vasto número de nobiliários manuscritos e impressos existentes, utilizámos o *Livro de Linhagens do século XVI*, publ. por António Machado de Faria, Academia Portuguesa de História, 1956; o de Felgueiras Gaio, *Nobiliário de Famílias de Portugal*, Barcelos, 1938; e o de Cristóvão Alão de Moraes, *Pedatura Lusitano-Hispânica em que se contém várias famílias*, Porto, s.d., 12 volumes subdivididos em tomos. Na Biblioteca da Ajuda consultámos as seguintes genealogias manuscritas: *Nobiliário de Portugal*, 50-IV-1; e de Andrade Leitão, *Famílias de Portugal*, 49-XII-26 a 49-XII-44; 49-XIII-9; 49-XIII-21; 49-XIII-26; 49-XIII-29.

dos capitães-mores no momento em que iniciavam as suas viagens. Tal facto, se por um lado atesta que houve da parte do monarca o cuidado de prover esses cargos em pessoas conhecedoras da realidade asiática e com serviços prestado no Oriente, por outro, desmente as contínuas e repetidas alegações vindas sobretudo de elementos da governação de Macau, que afirmavam que, com a venda dos cargos, estes raramente eram desempenhados por pessoas de condição, experientes e com conhecimento de milícia. Na verdade, a maior parte desses homens salientara-se já na defesa das praças portuguesas da Índia como, por exemplo, Chaul, Baçaim, Diu, Cananor ou Malaca, para apenas falarmos nas mais referenciadas, tendo participado igualmente em muitos dos combates navais que opuseram as forças portuguesas às dos vários estados orientais ou aos seus rivais europeus.

Um outro aspecto que importa igualmente salientar prende-se com o número significativo de capitães-mores que à data da realização das viagens se encontravam radicados em Goa, Malaca ou Macau, aí tendo casado e daí dirigindo os seus negócios. Como já afirmámos o seu número aumentou significativamente a partir do século XVII, não só porque com o sistema de vendas das viagens, mercê das suas capacidades económicas, passaram a intervir de forma acentuada no processo, mas também porque a sucessiva intromissão da governança de Macau na gestão da viagem a partir da década de vinte levou à substituição de Lopo Sarmento de Carvalho (proprietário das viagens) por indivíduos aí radicados, caso, por exemplo, de Lourenço Luiz Velho, que há muito vinha propugnando a administração directa da viagem pela Coroa³⁵.

O estudo genealógico dessas personalidades permitiu-nos detectar a presença de laços de parentesco entre alguns dos seus membros, assumindo particular importância algumas famílias, como os Pereiras (descendentes do 2.º Conde da Feira) ou os Gamas, que, por sua vez, se encontravam ligados a outras altas figuras de classe dirigente da Índia, por vezes mesmo ao Vice-Rei, com quem, nalguns casos, haviam viajado de Portugal.

³⁵ Cf. «informação que Lourenço de Liz Velho mandou de Macau», cit. por Charles R. Boxer, *O Grande Navio* [...], já cit., p. 88.

No caso concreto da linhagem dos Pereiras figuram dois ramos distintos, mas aparentados, a saber: o do Faial, representado por Diogo Pereira e seu irmão Guilherme Pereira, dois dos mais ricos fidalgos do seu tempo no Oriente e que, segundo António Cordeiro, «descendiam dos antigos Pereiras Sarmentos que procedem de D. Maria Sarmento, Senhora de Vigo em Galiza»³⁶; a linhagem dos Condes da Feira, representada aqui na pessoa dos seus filhos segundos, D. António, D. João e D. Leonis.

Mas se a esta grande densidade de membros da mesma família aliarmos o facto de todos eles haverem desempenhado funções de chefia nas fortalezas de Malaca (D. João e D. Leonis) e Barcelor e se encontrarem ligados pelo casamento a outras famílias, cujos representantes desempenhavam igualmente funções de relevo na estrutura da administração portuguesa do Estado da Índia, teremos então uma ideia aproximada do seu poderio e influência³⁷ e bem assim da estrutura clânica que caracterizava a classe dirigente da Índia Portuguesa. Aliás, essa sua influência é tanto mais significativa quando sabemos que D. Ignês de Castro, igualmente filha do Conde da Feira, era casada com D. Antão de Noronha, que desempenhou funções de Vice-Rei entre 1564 e 1568.

Idêntica situação ocorre com os descendentes dos Condes da Vidigueira, representados por D. Miguel da Gama e seu irmão D. João, também eles filhos segundos e que serviram na Índia como capitães de Malaca, e mais tarde com D. Paulo de Portugal que passou à Índia em 1596 na armada do Vice-Rei D. Francisco da Gama, seu primo.

Como afirma Luís Filipe Thomaz, no trabalho que temos vindo a seguir de perto³⁸, eram gerações inteiras de filhos segundos e bastardos que, impossibilitados pelo direito de primogenitura de

³⁶ Cf. P.º António Cordeiro, *História Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*, Angra, S.R.E.C., 1981, pp. 465 e 466.

³⁷ D. António Pereira casou com D. Filipa da Silva, filha de Cristóvão de Souza, capitão de Chaul, e era cunhado de D. Antão de Noronha, Governador da Índia. Para além dos referidos D. João, D. António e D. Leonis, sabemos da presença no Oriente de um outro irmão, D. Duarte, que viveu na Índia e aí morreu. Sobre a sua genealogia veja-se, Andrade Leitão, *Famílias de Portugal*, in Biblioteca da Ajuda, 49-XII-40, ff. 46v a 59.

³⁸ Cf. Geneviève Bouchon e Luís F. R. Thomaz, *Voyage [...]*, já cit., pp. 409 a 413.

poderem viver de acordo com os pergaminhos que a sua extracção social lhes impunha, se lançaram no Oriente em busca do desafogo necessário à edificação e manutenção das suas casas. A pesquisa que efectuámos comprova-o em absoluto, na medida em que não detectámos qualquer primogénito no conjunto das personalidades para que pudemos coligir informações genealógicas.

Com base nesses dados julgamos poder concluir também que, muito embora exista um ou outro caso como o dos descendentes do Conde da Feira, ou os de D. João de Almeida (filho do contador-mor do Reino ³⁹) e Tristão Vaz da Veiga, que Gaspar Frutuoso diz descenderem de muito ilustres e antigas famílias do Reino e da Madeira ⁴⁰, na grande maioria dos casos os capitães-mores da carreira do Japão eram originários da média nobreza portuguesa, sendo alguns deles descendentes de figuras ligadas à administração dos assuntos ultramarinos.

Relativamente à origem geográfica dessas personalidades, os dados recolhidos, não obstante serem algo exíguos, permitem-nos reforçar algumas das impressões avançadas por Luís Filipe Thomaz no seu estudo, se bem que a sua distribuição pelo Reino seja algo diversa. Com efeito, a maior parte dos seus elementos eram naturais de uma zona que abrangia Lisboa e o vale do Tejo (Santarém, Abrantes, Mafra, Azambuja, Alenquer, Lisboa, etc.), seguindo-se-lhe por ordem de importância o Algarve e o Alentejo. Do centro e norte do país apenas referenciámos os casos de Manuel Travassos, natural de Tentugal, e os de Domingos Monteiro e Lopo Sarmiento de Carvalho, oriundos, respectivamente, de Mesão Frio e Bragança. Finalmente, das ilhas atlânticas temos seguros apenas os casos de Diogo e Guilherme Pereira, naturais do Faial, e o também já referido Tristão Vaz da Veiga, com raízes na ilha da Madeira.

³⁹ Trata-se de D. João Almeida, quarto filho de D. António de Almeida, 2.º Conde de Abrantes e Contador-Mor do Reino. Casou na Índia com D. Maria, filha de Manuel Gomes, moradora em Goa, e viúva de Martim Afonso de Miranda, capitão de Diu, de quem não tinha filhos. Cf. Andrade Leitão, *Famílias de Portugal*, in Biblioteca da Ajuda, 49-XII-26, ff. 374 a 378.

⁴⁰ Cf. Gaspar Frutuoso, *Saudades da terra*, Livro II, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1979, pp. 161 a 165.

Num país claramente marcado por um menor enraizamento do regime senhorial no sul, onde a nobreza se apresentava menos auto-suficiente em virtude de as Ordens Militares deterem grande parte da propriedade fundiária, era natural que a Coroa aí efectuasse preferencialmente o recrutamento dos oficiais que a haveriam de servir na Índia, como parecem indicar os dados referidos. Esta tendência, já detectada para as primeiras décadas do século XVI⁴¹, manter-se-ia assim, pelo menos no que aos capitães da carreira do Japão respeita, uma verdade inquestionável, o mesmo parecendo suceder em relação aos primeiros quartéis da centúria de seiscentos, se bem que para este período seja mais difícil de precisar, dada a maior escassez de dados.

Contrariamente ao que sabemos ter sido uma constante nos primeiros anos do estabelecimento dos portugueses no Oriente — em que Marrocos serviu como uma verdadeira escola de aprendizagem militar para os principais capitães da Índia — não apurámos agora qualquer referência à presença desses homens nas praças norte-africanas, se bem que, nalguns casos, tivéssemos topado com referências a familiares seus que, tendo permanecido no Reino, haviam combatido em Mazagão ou Azamor, por exemplo, e na jornada de Alcácer-Quibir, aí tendo ficado prisioneiros. A crescente perda de importância do Norte de África no conjunto da política ultramarina portuguesa, que se acentua com o início do reinado de D. João III e que foi entrecortada apenas pelo episódio fugaz da empresa militar de D. Sebastião, e a constante necessidade de prover o Estado da Índia com um número cada vez maior de homens de armas e respectivos capitães obrigaram, naturalmente, os responsáveis pela condução da empresa a proceder ao seu recrutamento no Reino e a enviá-los de imediato para a Índia, onde haveriam de fazer a sua aprendizagem.

Para terminar gostaríamos ainda de salientar a presença de um elevado número de indivíduos fixados no Oriente, ou mesmo daí naturais, que capitanearam a viagem do Japão, quer porque a tivessem recebido como recompensa de serviços prestados, quer porque as houvessem comprado em Goa ou Malaca a outros particulares ou

⁴¹ Cf. Geneviève Bouchon e Luís Filipe F. R. Thomaz, *Voyage [...]*, já cit., p. 411.

mesmo à Coroa. Mas, mais importante até do que o seu quantitativo é o montante de viagens que realizaram — 22, que representam uma percentagem bastante elevada — 30%, relativamente ao número de viagens efectuadas entre 1550 e 1639. No entanto, a sua intervenção neste processo foi sempre muito mais complexa e profunda, uma vez que, como já referimos, muitos desses «fidalgos-mercadores» de parceria com grandes comerciantes de Goa, Malaca ou Macau, como por exemplo, Bartolomeu Soares, Bernardo de Aragão, Sebastião Álvares de Fonseca, Francisco Pimentel, Gaspar Homem, António Fialho Ferreira, Manoel de Morais Sapico e tantos outros, haviam intervindo desde longa data em todo o processo, quer financiando os detentores da viagem⁴² ou apresentando-se como seus fiadores, quer enviando nos navios parte significativa da sua carga. Esses homens revelar-se-iam, assim, parte fundamental de toda a vasta e complexa engrenagem da carreira do Japão.

⁴² Convirá não esquecer, a este propósito, que as doações das viagens previam já, todas elas, a possibilidade de os agraciados recorrerem aos armazéns da Coroa para se proverem do necessário para a viagem, desde que devidamente avalizados por fiadores creíveis. Era, afinal, a forma de que aquela se servia para poder tornar exequível a realização das viagens por parte de elementos que, embora oriundos da nobreza, se encontravam normalmente sem capacidade económica para poderem fazer face às avultadíssimas despesas que a armação de um navio e a contratação da respectiva tripulação impunham.

DOCUMENTOS

CARTA RÉGIA DE MERCÊ DA CAPITANIA DE MALACA POR 3 ANNOS
A ROQUE DE MELLO, FEVEREIRO, 1581

Dom Felipe cet^a faço saber Aos que esta carta virem que avendo respeito aos serviços que Roque de Mello fidalgo de minha casa fez nas partes da Jndia por espaço de doze annos que la andou e se achar no cerquo de Chaul onde foj muito ferido e lhe mataram no dito cerquo hum seu jrmão e pela confiança que delle tenho que me servira bem e como a meu serviço cumpre ey por bem e me praz de lhe fazer mercê do cargo de capitão da fortaleza de malaqua por tempo de tres annos na vagante dos providos antes de xxbiij dias do mes de Janeiro de ML^cLxxxi em que lhe fiz esta mercê, a qual capitania servira com a viagem da China que ja he provido e não avera outra viagem algua e com declaração que jra este anno A Jndia e não jndo a dita merce não avera effeito e elle Roque de Mello avera de ordenado seiscentos mil reis em cada hum dos ditos tres annos que a ella são ordenados e os proes e precallços que dereitamente lhe pertencer, notefiqoo asj ao meu vjso Rey e governador das partes da Jndia e ao veador de minha fazenda em ellas e lhes mando que o dito Roque de Mello pela dita maneira couber entrar na dita capitania lhe dem a posse della e lha leixem servir e aver o ordenado, proes e percalços na maneira sobredita e ele jurara em minha chancelaria aos Santos evangelhos que bem e verdadeiramente me servira guardando em todo meu serviço, e as partes seu direito e sera obrigado a registrar esta carta no Livro dos registos da casa da Jndia da feitura della a quatro meses, Antonio Fernandes de Seixas a fez em Elvas a xbj de fevereiro de ML^c e Lxxvj. Nunalvarez pereira a fez estprever e mando que desta carta não pague direitos alguns a minha fazenda na chancelaria, e da menagem que fizer apresentara certidão de Migel de Moura e não e dando neste Reyno a dará na Jndia ao meu Viso Rey.

A.N.T.T., *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, Livro 46, fl. 234.

CARTA DE MERCÊ A VASCO PALHA DE ALMEIDA
DE UMA VIAGEM AO JAPÃO, 1637¹

Dom Phellipe ett^a faço saber aos que esta minha carta virem que havendo respeito aos serviços de Vasco Palha de Almeida meu moso fidalgo estante na India, filho de Lourenço Graces Palha, fidalgo de minha casa feitos naquelle estado por espaço de oito anos ate o de seiscentos e trinta e sinquo nas fortalezas fronteiras e defenza de Mascate, Cambolin e na armada de alto bordo do ano de seiscentos e trinta e sinco e terso de jnfantaria que se erigio na Jndia ate se estenguir e Armada que foi a recuperação de membaça porsedendo com satisfaçam em todas as ocasioens onde se achou servindo de soldado e capitão e cabo de navios hej por bem de lhe fazer merce de tres anos de capitania mor das viagens da China para Japão correndo por conta de minha fazenda real como de presente corre na vagante dos providos antes de vinte e quatro de Janeiro do ano passado de seiscentos e trinta e seis em que lhe fiz esta merce e della pagou de meia annata dos mil e quatrocentos reis que he o mesmo que deve de chancelaria que se caregarão ao thezoureiro João Paes de mattos a paginas 10 do Livro quinto de seu recibimento e antes de entrar na dita capitania mor pagara a meja nata que dever majs conforme as regras della a qual viagem da China fara o dito Vasco Palha de Almeida com nao ou navio seu armado a sua custa e despesa com nome de capitão mor que hej por bem que seja de quaesquer naos ou navios que achar na viagem e portos A que for ter e jsto não achando nas ditas partes outra alguma pessoa porvida na dita capitania por provisão / minha passada antes desta carta por que havendoa e achandosse ambas juntamente em algum lugar ou porto que primeiro for provido sera capitão mor e uzara do dito cargo conforme a sua provisão por que hej por bem e haverá o dito Vasco Palha de Almeida o dito cargo em cada hum dos ditos tres annos que o servir o ordenado proes e percalços que lhe derejtamente pertenserem assj e da maneira que ouverão as pessoas que dantes delle o servirão e assj mais servira na dita viagem e assj a jda e vinda e estada nos portos a que for ter de provedor das fazendas dos defuntos que na dita viagem ou partes faleserem e não fizerem testamento nem nomearem pessoas a quem se devem entregar suas fazendas ou que lhas leixem porque em tal cazo se entregaram as tais pessoas jndo ellas nas ditas naos ou estando nas ditas partes ate comprirem o que os ditos defuntos sobre isso ordenarem sem o dito Vasco Palha de Almeida com as ditas fazendas entender em cousa alguma tocante ao dito cargo de provedor dos defuntos e sirvira na maneira que dito

¹ No final do documento surge a data de 1539. Trata-se, no entanto, de um erro, não só porque Vasco Palha iniciou a sua primeira, e afinal última, viagem nesse ano, mas também porque no próprio documento o seu autor se reporta «ao ano passado de 1636», o que nos leva a pensar ter sido a carta passada em 1637.

he não havendo outra pessoa que delle seja provida per provizão minha feita antes do dito tempo e mando aos capitães pillotos, mestres e companha das ditas naos ou navios que ho ajão por capitão mor e obedeção em tudo o que de minha parte for mandado so pena de quem o asj o não cumprir emcorrer nas penas em que emcorrem as pessoas que não cumprem meus mandados e contra elles vão pello que mando ao meu Viso Rej ou governador das partes da Jndia que ora he e ao diante for e ao ouvidor geral de minha fazenda em ellas que tanto que pella dita maneira ao dito Vasco Palha de Almeida couber entrar na dita viagem da China e constando por certidão do official que a tocar de receber como tem pago a meja natta que deve a dita viagem lhe dem a posse della e lha leixem jr servir pello dito tempo de tres anos com a vagante nesta declarada e haver o ordenado proes e percalços que lhe pertencer como dito he querendo o dito Vasco Palha de Almeida alguma couza dos seus Almazens das ditas partes por lhe serem necessarias pera as minhas Armadas e dara fiança segura e abonada por que se obrigue a pagar a valia dellas tanto que vier de fazer a dita viagem e perdendosse nella o que deus não premita e em tal cazo seus fiadores serão obrigados a pagar com effeito em dinheiro de contado a contia das ditas couzas e jndo o dito Vasco Palha a cidade de machao por esta mando ao capitão della que ao tempo for lhe deixe fazer a dita viagem na maneira declarada e lhe de pera isso toda ajuda e om aviamento que for nessesario e ade dar geral de minha fazenda do dito estado / da jndia lhe dara juramento dos Santos evangelhos que bem e verdadeiramente sirva a dita viagem da China guardando em tudo meu serviso e o direito as partes de que se fara asiento nas costas desta carta que sera registada nos Livros de minha fazenda e casa da Jndia da datta della a quatro mezes primeiros seguintes e que asy mesmo sirva o cargo de provedor dos defuntos na maneira referida e esta lhe mandej passar por duas vias, comprida hum a outra não avera effeito, por Cabral d'Azevedo a fez em Lixboa a oito d'abril. Ano do nasimento de nosso Senhor jesu christo de mil e seiscentos e trinta e nove annos. Affonssso de Barros Caminha a fez escrever.

A.N.T.T., *Chancelaria de D. Filipe III*, Livro 27, fl. 263 v.