

POR ESTE MAR ADENTRO

MARIA DA GRAÇA
A. MATEUS VENTURA

POR ESTE MAR ADENTRO

*Êxitos e fracassos de mareantes
e emigrantes algarvios na América hispânica*

LISBOA
TINTA-DA-CHINA
MMXXI

ESTA EDIÇÃO CONTOU COM O APOIO DE



A Alexandre e João Ventura,
meus muito amados companheiros de viagem,
e a meus pais *in memoriam*

© 2021, Maria da Graça A. Mateus Ventura
e Edições tinta-da-china, Lda.
Palacete da Quinta dos Ulmeiros
Alameda das Linhas de Torres, 152 — E.10
1750-149 Lisboa — Portugal
Tels.: 21 726 90 28
E-mail: info@tintadachina.pt

www.tintadachina.pt

Título: *Por Este Mar Adentro — Êxitos e fracassos de mareantes
e emigrantes algarvios na América hispânica*
Autora: Maria da Graça A. Mateus Ventura
Revisão: Tinta-da-china
Composição: Tinta-da-china
Capa: Tinta-da-china (a partir de *Description Corographica de las
provincias del Piru Chile nuevo Reyno i tierra firme...* por Lucas de
Quirós, Cosmógrafo Mayor del Mar del Sur, 1618. Patrimonio
Nacional, Real Biblioteca, ARCH1/CART/46 [2].)

1.ª edição: Dezembro de 2021

ISBN 978-989-671-661-5
Depósito Legal n.º 491886/21

Ver portos misteriosos sobre a solidão do mar,
Virar cabos longínquos para súbitas vastas paisagens
Por inumeráveis encostas atónitas...

FERNANDO PESSOA, *Ode Marítima*, 1944

ÍNDICE

Prefácio	II	TERCEIRA PARTE: SOMOS O VÃO	
Introdução	15	RIO PREDESTINADO, RUMO AO MAR	
 		CAPÍTULO VII	
PRIMEIRA PARTE: CRUZAR LA RAYA		João Fernandes Leão Pacheco, o intrépido conquistador da Venezuela	93
CAPÍTULO I		CAPÍTULO VIII	
A questão da fronteira e a pressão legislativa	27	Emigrantes tavirenses, de marinheiros a mercadores do Peru	99
CAPÍTULO II		<i>Diogo de Beça, mercador na Amazônia peruana</i>	99
Arribadas forçosas ou maliciosas: onde para o ouro?	35	<i>Bartolomeu Franco, mercador no Potosí</i>	107
 		CAPÍTULO IX	113
SEGUNDA PARTE: HÁ AQUELES QUE NÃO PODEM IMAGINAR O MUNDO SEM ÁGUA		Jorge Fernandes Gramaxo, um negreiro portimonense em Cartagena das Índias	113
CAPÍTULO III		<i>Os Gramaxo (1590-1626), uma família transatlântica</i>	117
Esta vida de marinheiro...	51	<i>Leonor, a filha natural</i>	123
CAPÍTULO IV		<i>Os sobrinhos</i>	124
A vida breve do jovem marinheiro João Fernandes no Porto de Guayaquil	57	<i>Os negócios e a fortuna</i>	128
<i>Vila Nova de Portimão versus Santiago de Guayaquil</i>	57	<i>Integração na sociedade colonial</i>	139
<i>Quem era João Fernandes?</i>	60	CAPÍTULO X	
<i>Como era a vida material deste marinheiro?</i>	64	Os Barreto, uma família nobre em Lima	151
<i>Que crenças e devoções estão expressas no testamento?</i>	66	<i>Nuno Rodrigues Barreto de Aragão, conquistador do Peru com Francisco Pizarro</i>	151
CAPÍTULO V		<i>Francisco Barreto, senhor de Quarteira, general da Armada do Callao (Lima, Peru)</i>	162
Tomé Álvares de Ribeira, o périplo de um tavirense carpinteiro de navios	71	CAPÍTULO XI	
CAPÍTULO VI		Atribuições de dominicanos farenses em Tucumán	179
Pilotos lacrobrigenses na Carreira das Índias de Castela	77	Conclusão	199
<i>Pedro Dias, piloto no Rio da Prata e no Estreito de Magalhães</i>	78	Notas	209
<i>João Peres Preto, piloto examinado na rota de Nova Espanha, Santo Domingo e Havana</i>	85	Fontes e bibliografia	230
		Apêndice	242
		Índice remissivo	292
		Nota biográfica	303

P R E F Á C I O

Precursos da modernidade e da globalização, herdeiros do saber náutico dos povos do Mediterrâneo, os portugueses, inventores de Novos Mundos, inverteram para Sul as rotas medievais orientadas para o Norte da Europa. «Era o resto do mundo que faltava...», disse Miguel Torga.

A viragem para Sul fez-se pelo Mar Oceano: a génese da mudança foi o espaço Mediterrâneo-Atlântico, o Algarve.

O mar trouxe-nos primeiro as culturas do Mediterrâneo: durante séculos, desde a Antiguidade, fomos envolvidos num mundo vasto que cruzou povos e culturas, criou e cimentou interesses e motivações que possibilitaram a grande aventura dos Descobrimentos.

Desembarcando nos portos seguros, subindo os rios, fenícios, gregos, cartagineses, romanos, berberes, árabes, visigodos, suevos foram penetrando no interior e gerando um impacto cultural que modelou a história e a cultura da entidade que viria a ser Portugal. Em torno dos rios juntaram-se populações que consolidaram direitos e abriram caminhos que do mar lhes trariam vida melhor.

Rios abaixo, primeiro para o Atlântico mediterrânico, de seguida para os mares do Sul, partiram os portugueses que viriam a revelar uma diversidade inesperada de gentes, de culturas, de climas, de fauna e flora, de céus, de estrelas. Tal como romanos e árabes haviam deixado marcas materiais e imateriais da sua presença, também os portugueses deixaram nos quatro cantos do mundo um património referencial moldado na cultura europeia — a língua, a toponímia, a religião, a arquitetura, o urbanismo, a organização política e administrativa —, mas sincrético onde as culturas dos nativos apresentavam uma complexidade resistente.

O Algarve foi protagonista no processo de descobrimento de *mundus novus* e *novus homo*. A história atribui, justamente, a Lagos um lugar de destaque no processo de descobrimento, devido à presença do infante D. Henrique e às viagens que, a seu mando, se fizeram para a costa ocidental africana e para as ilhas atlânticas. Durante o século xv, o litoral meridional de Portugal — com destaque para Lagos e Tavira —, fronteiro ao Norte de África, protagonizou

a expansão marítima na fase do descobrimento e assumiu um papel central na mobilização da ofensiva e do abastecimento das praças marroquinas. A localização estratégica do Algarve d'Aquém e o papel fulcral de Tavira no abastecimento das praças marroquinas justificou várias visitas régias à região e em particular a esta cidade: D. João II (de 1 de julho a 23 de setembro de 1489) e D. Sebastião (de 1 de fevereiro a 3 de fevereiro de 1573).

D. Manuel I, logo em 1495, estando em Montemor, manifestou o seu empenho em manter as praças africanas, pelo que providenciou com muita abastança todos os lugares d'Além, tanto de mantimentos como de gente de pé, de cavalo, artilharia e outras munições, acrescentando os ordenados. Ora, Tavira estava situada estrategicamente para servir de retaguarda, em articulação com a feitoria da Andaluzia, para esse abastecimento. Contudo, Tavira e Lagos perderam fulgor à medida que as praças marroquinas foram perdendo importância e a costa africana foi sendo percorrida a caminho da Índia e, sobretudo, após o desastre de Alcácer Quibir. Neste processo dinâmico, eis que a partir de 1492 surgiram novas rotas e desafios, com as viagens colombinas inauguradoras de uma nova rota ocidental que viria a mobilizar as gentes destas cidades e de outras urbes litorais do Algarve durante um século e meio.

Enquanto Lagos empalidecia face à transferência do centro organizador expansionista para Lisboa (embora D. Sebastião lhe tivesse atribuído o estatuto de cidade em 1573), na foz do Rio Arade nascia, no último quartel do século xv, uma Vila Nova que, graças às excelentes condições de segurança do porto, cresceu e ganhou notoriedade pelo envolvimento dos seus moradores na construção naval e no comércio marítimo. O melhor porto do Algarve, no século xvi, beneficiou da localização estratégica no litoral algarvio no contexto do comércio transatlântico. Com 40 moradores em 1463, Portimão, em 1537, contava já com 634 fogos; e, na véspera do desastre de Alcácer Quibir, com 1500. O dinamismo dos moradores de Vila Nova de Portimão levou D. Manuel I, no ano em que Vasco da Gama chegou à Índia, a conceder aos arrais, pescadores, calafates e carpinteiros de Portimão privilégios idênticos aos de Setúbal. Anos antes da sua visita à vila, D. Sebastião concedeu exclusividade aos naturais no corte de madeira na Serra de Monchique para a construção de navios de pesca e de comércio, seguida da autorização aos mareantes da vila para cortarem livremente no reino as madeiras necessárias às suas embarcações, muitas das quais compradas por espanhóis. Tais privilégios traduzem o dinamismo da atividade marítima na foz do Rio Arade, da vila muralhada, dotada de Casa da Portagem e de Alfândega. Ora, seriam contratados por mercadores de Sevilha mestres de navios desta vila, tal como os seus marinheiros viriam a participar nas viagens de descobrimento e de comércio no espaço atlântico hispânico.

Marinheiros, pilotos, mestres e contramestres de Lagos, Tavira e Portimão rumaram atrevidamente a Porto Rico, Havana, Cartagena das Índias, Veracruz, e para Sul, até Buenos Aires. Muitos outros estabeleceram-se na costa do Pacífico, envolvidos nos negócios da prata potosina e no comércio oriental na rota de Guayaquil (Equador)Acapulco (México), destino da rota de Manila.

Do Algarve, em particular de Portimão, partiram soldados que integraram as hostes de Fernando Cortés na tomada de Tenochtitlán (atual Cidade do México) em 1521, como de Tavira havia partido com Cristóvão Colombo, em 1492, um João de Tavira, marinheiro, do qual tivemos notícias nas Honduras em anos subsequentes. Partiram mineiros para o Potosí (atual Bolívia) e negreiros para Cartagena das Índias, alheios a questões de nacionalidade, movidos pela aventura e pela ambição, mas sem perder a ligação com a família que por cá ficara.

A Inquisição, que cerceou os negócios e a liberdade dos conversos, provocou a fuga em massa de agentes económicos fundamentais para o desenvolvimento do território. Muitos deles foram para a América, incluindo cristãos-velhos laicos ou religiosos. Vamos encontrar muitos destes emigrantes na Venezuela, onde o portimonense João Fernandes de Leão Pacheco fundou a cidade de Guanare, em 1591. Mas também no Novo Reino de Granada, onde o homem mais rico e influente no porto de destino das rotas negreiras, em 1620, era também um portimonense, Jorge Fernandes Gramaxo. Além de vaga gente que se derramou pelo império hispânico, pilotos de Lagos, mareantes de Tavira e frades de Silves, Portimão e Faro.

A importância do Algarve no processo expansionista europeu, sobretudo no século xvi, no contexto das rotas americanas, explica os ataques do corsário Francis Drake a Sagres e do conde de Essex a Faro, bem como o contrabando desmesurado na costa. Neste contexto, compreende-se a nomeação por Filipe II, em 1587, de um feitor das Índias em Lagos para impedir o comércio clandestino que se praticava nos portos do Algarve. De facto, o Algarve era um dos ângulos do chamado «triângulo de rebeldia» (com Açores e Lisboa) pela sua ligação à Carreira das Índias¹. Tavira, Lagos e Portimão eram os principais polos do contrabando. Naus procedentes do Panamá, da Colômbia ou de Cuba com destino a Sevilha desviavam-se da rota ou abandonavam a frota, alegando naufrágios ou ataques de corsários, e arribavam aos portos do Algarve, onde podiam descarregar o ouro e vendê-lo, eximindo-se, assim, a pagar os direitos na Casa da Contratação em Sevilha.

O Algarve, pela sua cumplicidade natural estabelecida com a vizinha Andaluzia, pela situação geográfica estratégica face à Carreira das Índias, e ainda pela apetência dos seus marinheiros e mareantes, integrou-se no complexo económico mediterrânico-atlântico polarizado por Sevilha, contribuindo

com tripulantes e mestres de navios, pilotos e mercadores para o descobrimento e a colonização da América.

O Algarve nunca foi terra de grandes senhores (embora com uma pequena nobreza notável pela ligação direta à coroa, como as famílias não tituladas, os Barreto de Faro/Loulé/Quarteira, os Ataíde, de Alvor, e os Castelo Branco, condes de Vila Nova de Portimão), não sendo, por isso, dotado de um grandioso património arquitetónico (salvo edifícios conventuais franciscanos e igrejas paroquiais, além das sés de Silves e de Faro), mas foi e é terra de gente empreendedora.

O contraste entre a serra e o mar ilustra o combate incessante entre tradição e inovação e o dilema entre ficar ou partir. Investigar e divulgar a história do Algarve e (re)valorizar o Sul e o papel que hoje ocupa na História permite recuperar a memória de um povo que se aventurou na vastidão incógnita do Mar Oceano, que talhou fortalezas e igrejas, construiu casas de cal e canto, sofreu e amou, «alheio aos trâmites da arte, indeciframente formando parte do tempo e da terra e do esquecimento» (Jorge Luis Borges, «Os Borges»), «portugueses atirados de Sagres para a aventura indefinida, para o Mar Absoluto, para realizar o Impossível» (Álvaro de Campos, *Ode Marítima*).

Hoje, o Algarve é de novo um espaço de viagem porque o mar, o nosso património maior, continua deslumbrante e azul, tranquilo e sedutor. Como uma rosa dos ventos, as rotas cruza(va)m-se em todas as direções — as partidas e as chegadas configuram uma geografia planetária.

INTRODUÇÃO

Nos séculos XVI e XVII, o Algarve foi objeto de descrições por autores coevos e de estudos historiográficos que se complementam em informação.

A primeira descrição, sob a forma de crónica, foi realizada por João Cascão, em 1573, quando o cronista acompanhou a visita de D. Sebastião ao Alentejo e ao Algarve¹. Embora o objeto do autor fosse a figura do monarca e o seu percurso pelas vilas e cidades da região, relatando episódios mais ou menos pitorescos da jornada régia, acrescentou breves mas úteis apontamentos sobre cada um dos locais visitados, nomeadamente Lagos, Alvor, Portimão, Monchique, Quarteira, Loulé, Tavira e Castro Marim.

Os *Cadernos da Revista Económica e Social*, publicação dirigida por Vitorino Magalhães Godinho, dedicou o seu terceiro número à transcrição de duas descrições do Algarve no século XVI, cuja apresentação, leitura, notas e glossário couberam ao etnógrafo Manuel Viegas Guerreiro e ao historiador Joaquim Romero de Magalhães². Estas são, sem dúvida, as mais importantes descrições de carácter monográfico para conhecermos o Algarve quinhentista: A «Corografia do Reino do Algarve», de Frei João de São José (1577), dá a conhecer dados demográficos, embora um pouco divergentes dos de João Cascão, e, sobretudo no Livro I, um quadro social e económico que apresenta este território dotado de variados recursos naturais, valorizando os produtos da serra, ainda que revele uma notável dinâmica no litoral pelo comércio com a Andaluzia, mencionando a circulação de reais de prata daí resultante (por exemplo, pescaria de ostras em Tavira pelos castelhanos que eram vendidas a 20 reais de prata, o milheiro)³, bem como o contrabando com Castela. Sobre Vila Nova de Portimão, traça um retrato elucidativo desta dinâmica, embora um pouco excessivo na comparação com as cidades italianas:

É Vila Nova povoação grande em seu género, nobre e de bons edificios pera a terra, e de muito trato pera diversas partes, dentro e fora do reino, pelo bom porto que tem, e vai cada dia em crescimento. Muitas cidades há em Itália e em outros reinos a que ela faz não pouca vantagem e que carecem das boas partes que nela louvo.⁴

Tavira, «a principal de todo o reino do Algarve», mereceu especial atenção de Frei João, «não só na grandeza da povoação e dotes que a natureza repartiu com o solo do seu sítio» [comparou-a a Roma e a Sevilha por ser dividida a meio por «um braço de mar»], como pela «nobreza dos moradores dela»⁵. Contudo, perdeu o seu fulgor e foi-se despovoando, enquanto Aiamonte crescia pelo favorecimento do «duque, senhor da terra» aos estrangeiros que a demandavam. Uma das razões que o autor apresenta para tal decadência é particularmente pertinente:

Outros dizem que também deu causa a isso mudarem-se muitos mercadores e outros homens ricos da mesma cidade pera Sevilha e mais lugares marítimos de Castela, polos muitos ganhos que sentiam nos tratos das Índias do mesmo reino, cujo rei não consente ir tratar a elas os estrangeiros, mas somente seus naturais ou ao menos moradores de suas terras.⁶

Ao contrário da descrição de caráter renascentista de Frei João, pelas inúmeras referências aos Antigos, pouco convencional, colorida e ritmada, Henrique Fernandes Sarrão, advogado da Corte e da Casa da Suplicação, na sua *História do Reino do Algarve*, escrita cerca de 30 anos mais tarde, usa uma linguagem descritiva, objetiva e escurrita. Dedicou 17 capítulos ao Algarve, descrevendo em cada um, a partir do terceiro, cada vila ou cidade, começando em Aljezur e terminando em Alcoutim, com detalhes informativos preciosos em tão diferentes domínios como a demografia, a capacidade defensiva, a organização urbana e a atividade económica. Vejamos como no capítulo II apresenta a idiosincrasia dos algarvios:

Os naturais do Algarve se chamam Algarvios. São muito determinados e animosos, mais amigos da honra que de fazenda, inclinados a pelejar, e vingativos por extremo, muito leais a quem servem se os tratam com cortesia e brandura, têm confiança em gram maneira, e os que são pobres fazem fundamento só no espírito. Finalmente na arte do mar são excelentes, nas letras não têm o menor lugar nem nas armas o segundo.⁷

Outra fonte impressa que apresenta dados objetivos sobre a costa do Algarve foi produzida, entre 1617 e 1621, pelo arquiteto e engenheiro militar napolitano Alexandre Massai, por incumbência de Filipe III, para averiguar o estado das edificações defensivas do reino do Algarve e da calheta de Sines. Da sua observação crítica resultou um estudo exaustivo de caráter histórico-geográfico das vilas e cidades, mencionando as guarnições militares e a artilharia existentes, os tipos de navios que frequentavam os portos, a navegabilidade dos rios e as

produções locais, incluindo plantas e traças do edificado existente e as suas propostas de reedificação. Vejamos um excerto da descrição geral do «Reino do Algarve» que salienta a vertente litoral da região e a fronteira líquida que o separa de Castela:

Tem o sobredito Reino vinte e oito léguas de comprido e nove até dez de largo, a maior parte tem suas principais povoações ao longo do mar, a costa dele se corre de leste a oeste, a primeira vila da parte do Leste é Castro Marim que está na barra de Guadiana a qual parte com o Reino de Castela, e da banda do Oeste acaba no lugar do Odeceixe, duas léguas e meia longe do direito do Cabo de São Vicente.⁸

A vantagem desta fonte relativamente às anteriores consiste na ilustração com plantas coloridas dos núcleos urbanos, salientando a sua estrutura defensiva e os elementos distintivos. Alguns anos mais tarde, em 1634, o cartógrafo Pedro Teixeira elaborou um atlas da Península Ibérica⁹ que apresenta plantas resultantes de uma vista aérea imaginária, acompanhadas de uma descrição. São plantas muito interessantes com a representação da linha de costa, baías, enseadas, estuários, rios, colinas, promontórios, cabos, serras e povoações, mas apresentam algumas incorreções, como a representação da localização da vila de Alvor e de Albufeira.

Em 1841, o jurista lacobrigense João Baptista da Silva Lopes, proprietário, funcionário público, procurador judicial e vice-cônsul de Espanha em Lagos, liberal convicto, escreveu uma *Corografia ou Memória Económica, Estatística e Topográfica do Reino do Algarve*¹⁰. Embora seja uma fonte importante para o estudo do Algarve oitocentista, a descrição sistemática de cada um dos 66 lugares integrados no capítulo V do primeiro volume assume um caráter monográfico diacrónico. Também nos interessa aqui destacar o capítulo VI (segundo volume) pelo levantamento dos «Naturaes de Algarve que por seus feitos, artes, sciencias ou virtudes, tem ilustrado a pátria», que remonta ao século XVI e nos permite encontrar informação sobre algarvios nas Índias de Castela ou em Sevilha: Frei António de Montarroio, natural de Tavira e que passou à América espanhola, onde tomou o hábito dos Agostinhos, em Lima, em 1580¹¹; Diogo Magina, também natural de Tavira, pintor que teria aprendido em Sevilha «pelas pinturas de Murillo» e que residiu em Lisboa em 1766, onde pintou os painéis de Nossa Senhora nas capelas da Penha de França, vindo depois a trabalhar em Aiamonte¹²; Frei Luís da Cruz, natural de Loulé, embarcou para o México em 1717, onde se encontrava um tio, fundou o Convento de São Fernando do México e, em 1739, solicitou a Filipe V a fundação do hospício de Nossa Senhora de Puebla¹³. São marcas que não podemos ignorar da presença

de algarvios no domínio do património cultural do México e da sua passagem por Sevilha na época moderna.

No domínio das fontes sobre o comércio com a América, a navegação, a legislação sobre estrangeiros, as taxas e os impostos, destaca-se a obra incontornável de Veitia y Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, publicada em 1672, sendo o único tratado da organização do comércio colonial hispânico até ao século XVIII¹⁴. Antes dele, Diego de Encinas havia publicado, em 1596, uma recompilação das «Provisiones, Cédulas, Capítulos de Ordenanzas» a pedido do Conselho das Índias. Nesta obra de quatro volumes, foram fielmente transcritas na íntegra, por ordem cronológica, todas as disposições, ordenadas por matérias, até à data da sua publicação¹⁵.

No que respeita aos estudos sobre o Algarve e a sua relação com o processo expansionista ibérico, para não sermos muito exaustivos no balanço historiográfico, destacaremos apenas as obras marcantes produzidas no século XX. Alberto Iria e Joaquim Romero de Magalhães são autores incontornáveis, e o seu contributo para o estudo do Algarve é sobejamente conhecido. Contudo, tendo em vista o objeto deste trabalho, prestaremos atenção apenas aos conteúdos com este relacionados.

O historiador e arquivista olhanense Alberto Iria percorreu, em 1945, o Algarve em busca de arquivos e documentos relativos à história da região desde a época medieval ao período dos Descobrimentos. O resultado dessa pesquisa sistemática, muitas vezes frustrante pela constatação do desaparecimento de numerosos fundos documentais, permitiu-lhe elaborar a obra monumental *Descobrimentos Portugueses, o Algarve e os Descobrimentos*¹⁶, centrada no período henriquino¹⁷. Embora contenha informação preciosa sobre os Compromissos Marítimos dos mareantes algarvios e também sobre as origens medievais da família Barreto de Loulé (tal como, aliás, *O Algarve nas Cortes Medievais Portuguesas do Século XV — Subsídios para a sua história*¹⁸), consideramos que a sua obra *Da Importância Geo-política do Algarve na Defesa Marítima de Portugal nos Séculos XV a XVIII*¹⁹, com índices remissivos toponímicos e antroponímicos, com um aparato crítico notável, usando magistralmente as fontes narrativas e diplomáticas, bem como uma bibliografia pertinente, é a que nos facultava uma visão mais diacrónica e rica em recursos documentais do Algarve no contexto da expansão marítima.

Joaquim Romero de Magalhães, recorrendo às fontes impressas anteriormente referidas e a fontes de arquivo, na linha de Fernand Braudel e de Vitorino Magalhães Godinho, publicou em 1970 uma obra fundamental para a historiografia do Algarve: *Para o Estudo do Algarve Económico durante o Século XVI*²⁰. O capítulo 8, dedicado ao comércio, estabelece um quadro da economia regional, articulando as importações e exportações com as ligações ao

Mediterrâneo, ao Norte da Europa e à América. O mar, na época de Quinhentos, era o centro da nova dinâmica mercantil: «mar onde pesca, mar onde troca»²¹. Tinha portos muito ativos no que respeita à navegação e à construção naval, mas

Ter portos não é tudo. O Algarve não aguarda passivamente que o mercador estrangeiro venha comprar ou vender. Constrói navios e lança-se no trato. Em Castro Marim, em Faro, em Vila Nova de Portimão, em Lagos, armam-se barcas e caravelões, caravelas e navios redondos, naus e galeões, além de pequenos barcos e barquetes.²²

Abundava a matéria-prima essencial, importava-se breu das Canárias e ferro de Espanha, de Itália e da Flandres. Exportavam-se navios para os presídios de Marrocos, para a Carreira das Índias e, apesar das proibições sucessivas, para a Andaluzia, carente de madeira, que pagava duas ou três vezes mais e em reais de prata. O Algarve integrou-se, também pela via do contrabando, no complexo Mediterrâneo-Atlântico, através da cumplicidade com a Andaluzia e do seu envolvimento ativo com a Carreira das Índias de Castela. Romero de Magalhães sublinha: «É o comércio com Castela, comércio legal e contrabando, que vivifica toda esta região, na segunda metade do século [XVI]»²³.

Em 1988, Romero de Magalhães alargou este estudo aos séculos XVII e XVIII na obra *O Algarve Económico*²⁴, cujo capítulo I do Livro I é dedicado ao Algarve, a Portugal e à Andaluzia, mas focando essencialmente a evolução demográfica e as pestes, sem esquecer a União Dinástica e a sua repercussão na emigração maciça de portugueses para a América Hispânica, nem a repressão inquisitorial: «Fogem os cabedais para longe do *fisco* que era *visco* [...], afastam-se as pessoas do calor do lume»²⁵.

Na obra *O Algarve na Época Moderna*²⁶, o autor retoma os temas dos trabalhos anteriores, numa espécie de síntese atualizada, estruturada em 18 capítulos, o que facilita a abordagem a matérias específicas como a análise das «Duas descrições do Reino do Algarve», o assalto dos ingleses a Faro, o judaísmo, D. Jerónimo Osório, entre outros. Destacamos o capítulo II, sobre a economia do Algarve e a conjuntura económica nos séculos XVI a XVIII, que acentua a progressiva perda de dinamismo da região em resultado da ação da Inquisição, da emigração para a Andaluzia e dali para as Índias de Castela, e ainda pela quebra forçada das cumplicidades transfronteiriças após a Restauração.

A bibliografia sobre a América Hispânica, que enfatiza a importância da presença de portugueses, é vasta no que respeita sobretudo à historiografia espanhola e hispano-americana. Contudo, a relação entre o Algarve e a Andaluzia não tem merecido tanta atenção por parte dos investigadores.

Em Portugal, os estudos pioneiros e mais completos são de nossa autoria, com destaque para *Portugueses no Peru ao Tempo da União Ibérica*²⁷, além de trabalhos anteriores sobre os negreiros portugueses, nomeadamente Manuel Caldeira²⁸, sobre a participação dos portugueses no processo de descobrimento e conquista da Hispano-América²⁹ e a edição crítica da *Relação Verdadeira do descobrimento da Florida... feita novamente por um fidalgo de Elvas*³⁰, entre muitos artigos que serão oportunamente citados. Todavia, é necessário realçar o contributo fundamental do agrónomo português Gonçalo de Reparaz na divulgação das fontes do Archivo General de la Nación (Lima, Peru) sobre os portugueses no vice-reino do Peru a partir de meados do século XVI. *Os Portugueses no Vice-reinado do Peru (Séculos XVI e XVII)* foi, de facto, a obra inaugural, amplamente citada pelo inventário detalhado de documentos, sobretudo os que integram os processos do Tribunal do Santo Ofício de Lima³¹.

Um trabalho incontornável no estudo da relação entre Sevilha e o mundo atlântico, nos séculos XVI e XVII, é da autoria de Pierre e Huguette Chaunu (1959), *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*³². Trabalhando com os conceitos de conjuntura e de estrutura, na linha braudeliana, esta obra, especialmente a segunda parte interpretativa, confere ao Algarve um papel de certo modo desestabilizador do monopólio sevilhano: «De tous les points de la côte portugaise, c'est celui qui soulève à Seville, au XVIIe siècle surtout, les plus incoercibles méfiances»³³. O Algarve, a costa mais próxima de Sanlúcar e Cádiz, foi percorrido na ida e na torna-viagem pelas frotas e pelos navios soltos que se confrontavam com «petits ports bien abrités au creux d'un estuaire, pépinières de marins» como Sagres, Lagos, Vila Nova de Portimão e a embocadura do Guadiana. A psicose do Algarve:

On trouvera une preuve supplémentaire des craintes de Séville à l'égard de l'Algarve, dans les mesures répressives prévues dans *l'asiento de l'avería* du 22 décembre 1627, notamment, à l'encontre des propriétaires des barques qui viennent, de nuit, cueillir, par une série de complicités, une fraction non négligeable de l'or et de l'argent des convois. Combien de fois, à partir de cette date, ne verra-t-on pas la *Casa* imputer aux contrebandiers de l'Algarve, les mécomptes de plus en plus fréquents entre ce qu'on attend sur une flotte, en fait, de trésor, et ce qui arrive, effectivement. A tel point qu'il faudrait parler d'une psychose de l'Algarve³⁴.

Esta psicose tinha fundamento, como veremos adiante no capítulo sobre o contrabando. Sob o ponto de vista quantitativo e interpretativo, num quadro conceptual muito claro, decorrido mais de meio século, este trabalho permanece ainda referencial no que respeita à real importância do Algarve no

contexto da Carreira das Índias e do monopólio sevilhano no tráfico com a América Hispânica.

O historiador espanhol Antonio Domínguez Ortiz dedicou vários estudos aos estrangeiros em Espanha durante a época moderna, com destaque para *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII* (1960)³⁵, cujo capítulo V é dedicado à emigração portuguesa. Segundo o autor, tal como na América Hispânica, durante a União Ibérica, a comunidade lusa em Sevilha era a mais relevante, quer no domínio dos negócios e da arrematação de cargos relacionados com o fisco, quer como credores da coroa. Se os estrangeiros monopolizavam o mercado de capitais, inicialmente nas mãos de genoveses e alemães, com o conde-duque de Olivares, «los opulentos marranos portugueses» substituíram-nos. O autor sublinha que «la aspiración más alta de los extranjeros que en busca de fortuna venían a España era comerciar con las Índias»³⁶. De facto, não só encontramos carregadores, como mestres de navios e outros mareantes residentes oriundos do Algarve em Sevilha ou em Triana, casados ou não, envolvidos no vaivém de mercadorias para as Índias.

Recentemente, uma nova geração de investigadores espanhóis, retomando os estudos de Domínguez Ortiz, tem vindo a desenvolver projetos de investigação sobre a presença portuguesa em Sevilha e no império hispânico nos séculos XVI e XVII: José Maria Díaz Blanco (2008)³⁷, Sergio Rodríguez Lorenzo (2011)³⁸, Antonio Luis López Martínez (2011)³⁹, Manuel Fernández Chaves e Rafael Pérez García (2012, 2018, 2019)⁴⁰, Ignacio González Espinosa (2016)⁴¹, entre outros. As obras emblemáticas desta linha de investigação são muito recentes e promissoras de um relançamento e aprofundamento do estudo das relações entre Portugal e Espanha na época moderna: *La Sevilla Lusa: La presencia portuguesa en el Reino de Sevilla en tiempos del barroco* (2018)⁴² e *Movilidad, interacciones y espacios de oportunidad entre Castilla y Portugal en la Edad Moderna* (2019)⁴³.

Contudo, é o tráfico negreiro que mais tem mobilizado os investigadores: Bowser (1974); Vila Vilar (1977); Klein (1999); Newson (2011); Wheat (2016); Fernández Chaves (2016); entre outros. Na historiografia portuguesa, no que respeita à relação de Cabo Verde com a América Hispânica, a obra incontornável foi coordenada por Maria Emília Madeira Santos (2001), *História Geral de Cabo Verde*, especialmente os capítulos de autoria de Maria Manuel Torrão e Iva Cabral, sobre o funcionamento das redes dos negreiros lisboetas na Ribeira Grande e em Santiago⁴⁴.

Enriqueta Vila Vilar publicou nos anos 70 uma obra dedicada aos negreiros portugueses durante o período dos *asientos*⁴⁵, reeditada 40 anos depois mantendo o conteúdo mas atualizando a estrutura, o que resultou numa maior clareza na organização. O capítulo III da primeira parte desta segunda edição é

inteiramente dedicado aos negreiros portugueses e à emigração associada ao tráfico de escravos africanos. A informação sobre os negreiros é abundante e bem contextualizada, seguindo de perto a abordagem de Domínguez Ortiz e de Chaunu relativamente ao papel dos portugueses no comércio hispano-americano, sobretudo durante a União Ibérica. As numerosas notas acrescentam informação sobre as atividades dos negreiros e a sua organização em rede. Nestas redes participavam contratadores, feitores, agentes, mestres de navios, pilotos e marinheiros de todas as partes de Portugal, incluindo o Alentejo, mas com destaque para Lisboa e o Algarve, como o negreiro portimonense Jorge Fernandes Gramaxo, seu tio Álvaro Gramaxo, seus sobrinhos (filhos dos irmãos residentes em Lisboa e contratadores da Guiné) e o pajem seu conterrâneo António de Ribeiro. Vila Vilar defende, tal como os historiadores que se têm dedicado ao estudo do tráfico negreiro, que esta atividade foi responsável pela «derrama» (termo usado por Vitorino Magalhães Godinho) de um número elevado (ainda não totalmente quantificado) de lusitanos na América Hispânica, através dos portos de Cartagena das Índias, Veracruz e Buenos Aires.

Fernando Serrano Mangas (1994) dedicou a primeira parte de *La encrucijada portuguesa* aos «años de templanza y lucro (1600-1640)». Este estudo apresenta uma visão muito clara, objetiva e bem documentada do fascínio exercido pelas Índias Ocidentais sobre os portugueses durante a União Ibérica e das estratégias que estes adotaram para se integrarem no circuito andaluz-americano. Neste quadro, ganham particular destaque nos capítulos II e III, onde as arribadas no litoral algarvio e insular açoriano constituem uma via alternativa ao monopólio sevilhano. No capítulo IV ressalta a ideia do desajustamento das leis proibitivas da participação de mareantes portugueses na Carreira das Índias à real carência de pessoal especializado, como pilotos, marinheiros e mestres de navios. Os portugueses, especialmente os algarvios, tornaram-se imprescindíveis, inclusive no fornecimento de navios. Por outro lado, a mentalidade capitalista dos cristãos-novos portugueses envolvidos no tráfico negreiro e atraídos pela prata americana constituiu outro argumento rentabilizado por ambas as partes: «Portugal, con mercaderes, tratantes negreiros, nautas y embarcaciones, se presentó como el perfecto complemento a una Castilla que daba la sensación de carecer de la mentalidad capitalista que impulsaba las innovadoras corrientes europeas...»⁴⁶

O tema dos conversos portugueses, do seu envolvimento no comércio com a América Hispânica e da repressão inquisitorial constitui outro tema que tem motivado excelentes estudos, quer por parte de autores espanhóis, quer pela historiografia hispano-americana. Destacam-se os numerosos estudos de Juan Ignacio Pulido Serrano sobre os cristãos-novos portugueses em Espanha⁴⁷ e os trabalhos de Alfonso W. Quiroz Norris (1986), René Millar Carbacho (1997),

María Cristina Navarrete (1998, 1999, 2004) e Ricardo Escobar Quevedo (2007, 2010).

Verifica-se atualmente uma mudança na abordagem ao tema da presença portuguesa no império espanhol, com o foco nas redes comerciais e nos mecanismos de integração social: Margarita Suárez (2001), Antonino Vidal Ortega (2002, 2005), Maria da Graça Mateus Ventura (2003, 2005, 2007, 2009, 2016), Emir Reitano (2005, 2008, 2010, 2013, 2015) e Sullón Barreto (2016, 2017, 2018). Contudo, a sociografia da emigração portuguesa tem sido apenas abordada por nós, a partir de 2005, na obra já referida, sobretudo no primeiro volume, tomo I, mas é um campo ainda por explorar, pois novos dados vão surgindo a partir das fontes espanholas.

Embora tenha havido fluxos migratórios de diferentes regiões de Portugal, quer do interior quer do litoral, é o Algarve que, por ora, nos interessa. É, pois, do Algarve separado fisicamente da Andaluzia, mas unido pelas cumplicidades das suas gentes, que trata este livro⁴⁸. Das suas quatro cidades, claro, e também das vilas envolvidas na Carreira das Índias através dos seus protagonistas: mareantes e emigrantes.

A metodologia usada para este estudo, centrado no Algarve como lugar de partida e de contrabando, oscila entre a prosopografia e a sociobiografia. Ambas as abordagens têm como pano de fundo os contextos socioeconómicos e políticos e uma geografia particular cuja melhor metáfora é o Promontório de Sagres, qual mão estendida que se abre para o grande Mar Oceano apontando para as Américas.

As fontes fundamentais são de natureza diversa, mas quase todas do Archivo General de Indias (Sevilha): autos de bens de defuntos cuja riqueza é conhecida pela variedade de informação sobre a terra de destino e a de origem dos emigrantes; processos fiscais e judiciais quando se trata de mercadores ligados ao tráfico negreiro, sobretudo entre África e Cartagena das Índias; pedidos de mercês, informações de ofício e cédulas régias relativas às personagens mais proeminentes na América Hispânica. No Arquivo da Torre do Tombo, sobretudo nas chancelarias de D. Manuel, de D. João III e de D. Sebastião, mas também nas *Genealogias Manuscritas* e nos processos da Inquisição de Lisboa e de Évora, encontramos informação complementar que possibilita uma visão mais global da biografia de mercadores e aristocratas locais.

A construção do texto resulta do cruzamento de toda a informação disponível, criando um modelo misto que concilia a biografia modal e a biografia e o contexto, seguindo a linha de pensamento de Giovanni Levi⁴⁹:

Dans ce deuxième type d'utilisation, la biographie conserve sa spécificité. Toutefois, l'époque, le milieu et l'environnement sont fortement mis en valeur

comme autant de facteurs capables de caractériser une atmosphère qui expliquerait les destinées dans leur singularité.

A história recupera a memória e resgata o esquecimento de uma vida. Mas escrever sobre uma vida é algo inconclusivo ou inacabado. Do ponto de vista da escrita da história, a noção do passado histórico parece ser a última e irreduzível referência de todo o trabalho historiográfico. O esquecimento, ligado à noção de rasto, está associado ao processo de rememoração, essa busca para encontrar memórias perdidas que, embora se tenham eventualmente tornado indisponíveis, não estão totalmente desaparecidas. Uma problemática comum percorre, de facto, a fenomenologia da memória, a epistemologia da história e a hermenêutica da condição histórica: a da representação do passado. Neste processo rememorativo, as lacunas vão surgindo em função do questionamento e da coerência que se pretende no trabalho final. É preciso seguir o rasto, as pistas e os indícios sugeridos pelos documentos.

Acrescentaria, assim, parafraseando Michel de Certeau (1975), em *L'écriture de l'histoire*, que a historiografia, ou a escrita da história, integra no seu próprio nome o paradoxo da relação de dois termos antagónicos: o real e o discurso. A sua missão consiste em articulá-los e, quando esta relação não é tangível, fazer como se ela os articulasse.

PRIMEIRA PARTE
CRUZAR LA RAYA

CAPÍTULO I
A QUESTÃO DA FRONTEIRA
E A PRESSÃO LEGISLATIVA

O mar comum não constituía uma fronteira linear; pelo contrário, apresentava-se como um espaço de difícil controlo. Considerando o significado polissémico de «fronteira»¹, no espaço, no tempo e no seu contexto socioeconómico, nem o Guadiana nem o mar fronteiro, *a priori*, uma das fronteiras externas do reino de Castela, impediam que produtos e pessoas circulassem em ambos os sentidos, alheios a configurações políticas definidas por tratados. Embora as fronteiras se possam diluir num contexto de cumplicidade inter-regional, podem também reforçar a identidade de uma comunidade face a outras limítrofes. No caso do Algarve, no contexto da Carreira das Índias Ocidentais, primeiro ao longo do século XVI, depois durante a União Ibérica, é notória a permeabilidade da fronteira, resultante da mobilidade partilhada por algarvios e andaluzes.

Se no espaço imperial hispânico as fronteiras correspondiam, em geral, a distintas realidades linguísticas, culturais e religiosas, no espaço ibérico, considerando os reinos de Portugal e Castela, tal não acontecia. Trata-se do mesmo contexto cultural, de usos e costumes idênticos e de práticas transfronteiriças que dificultavam a imposição da fronteira como barreira.

Ao longo da primeira metade do século XVI, a constante participação de portugueses nas expedições de descobrimento e conquista, promovidas pelo reino vizinho, indicia um diálogo muito estreito através do mar. A independência política e a rivalidade económica entre os Estados ibéricos não impediam que as populações fronteiriças, animadas por laços comerciais, por vezes clandestinos, e pela comunhão de ideais e ambições, se envolvessem nos mesmos projetos. Desta cumplicidade resultou a dificuldade dos Estados em imporem uma consciência política de pertença a um território, já que os povos encontravam mais afinidades na vizinhança (ainda que do outro lado da fronteira) do que com os falantes da mesma língua ou sujeitos à mesma lei, mas moradores em terras distantes. Contudo, se a União Ibérica foi facilitada por esta interação entre comunidades de fronteira, tal não impediu que surgissem conflitos e disputas que culminaram com a rutura de 1640. Todavia, esses conflitos não foram motivados

pelas comunidades, mas por uma gestão política arbitrária, apoiada em elites com interesses divergentes, que foi incapaz de reconhecer e valorizar uma vivência coletiva.

A flexibilização conjuntural da fronteira dependia das necessidades da monarquia hispânica, oscilando entre proibições/restrições e a criação de oportunidades de negócio aos vassallos da Coroa e a estrangeiros, entre os quais se incluíam os portugueses. A pressão sistemática da produção legislativa com o objetivo de impedir a emigração dos portugueses e o contrabando dos algarvios prova a ineficácia do controlo do perímetro marítimo como fronteira, em particular no espaço entre o Cabo de São Vicente e Tavira, espaço de navegação obrigatória para as frotas das Índias. Legal ou ilegalmente, a gente do mar do Algarve participava ativamente nesta rota ao fornecer barcos, apetrechos e mão de obra qualificada ou abrigo para as armadas da Guarda, sobretudo no porto de Vila Nova de Portimão, contribuindo para uma inevitável interdependência económica e estratégica.

Cruzar la raya, expressão da época que se referia aos portugueses que passavam ao reino vizinho, tornou-se um fenómeno cada vez mais frequente que, em geral, implicava dissimulação, devido ao estatuto de estrangeiros para lá da raia e à persistência legislativa, aliás pouco eficaz, na exclusão dos lusitanos das rotas hispano-americanas². A dissimulação podia conseguir-se, desde logo, pela castelhanização do nome. Os nomes próprios eram idênticos em Espanha e em Portugal; bastava usar a grafia e a fonética castelhana para camuflar a origem. No que respeita aos apelidos³, nas camadas populares, em geral usava-se apenas um e nem sempre coincidia com o dos progenitores. A adoção de um segundo apelido obedecia, popularmente, a critérios toponímicos ou profissionais. Este critério contribuiu para o esclarecimento das origens do indivíduo quando não há uma clara assunção da naturalidade ou da atividade. A dissimulação era ainda facilitada pela homonímia, o que exaspera os historiadores e induz em erro os mais incautos. Daí a dificuldade em quantificar, com exatidão, o número de viageiros e mareantes que cruzaram o Atlântico, através de Sevilha ou do litoral algarvio (ver apêndice: «Mareantes e Emigrantes do Algarve na América Hispânica»).

A fixação duradoura dos mareantes algarvios em Sevilha, em Triana, sobretudo na paróquia de Santa Ana, levanta o problema da naturalidade. Estando, em geral, interdito o seu envolvimento nas atividades de navegação, tornava-se necessário invocar e obter o estatuto de natural do reino de Castela, se eram alvo da atenção das autoridades por suspeita de atividade ilegal ou quando solicitavam licença para navegar ou contratar nas Índias. As implicações do estatuto de natural ou de estrangeiro eram decisivas para os emigrantes portugueses. Estes, conforme a situação, afirmavam-se estrangeiros para se exi-

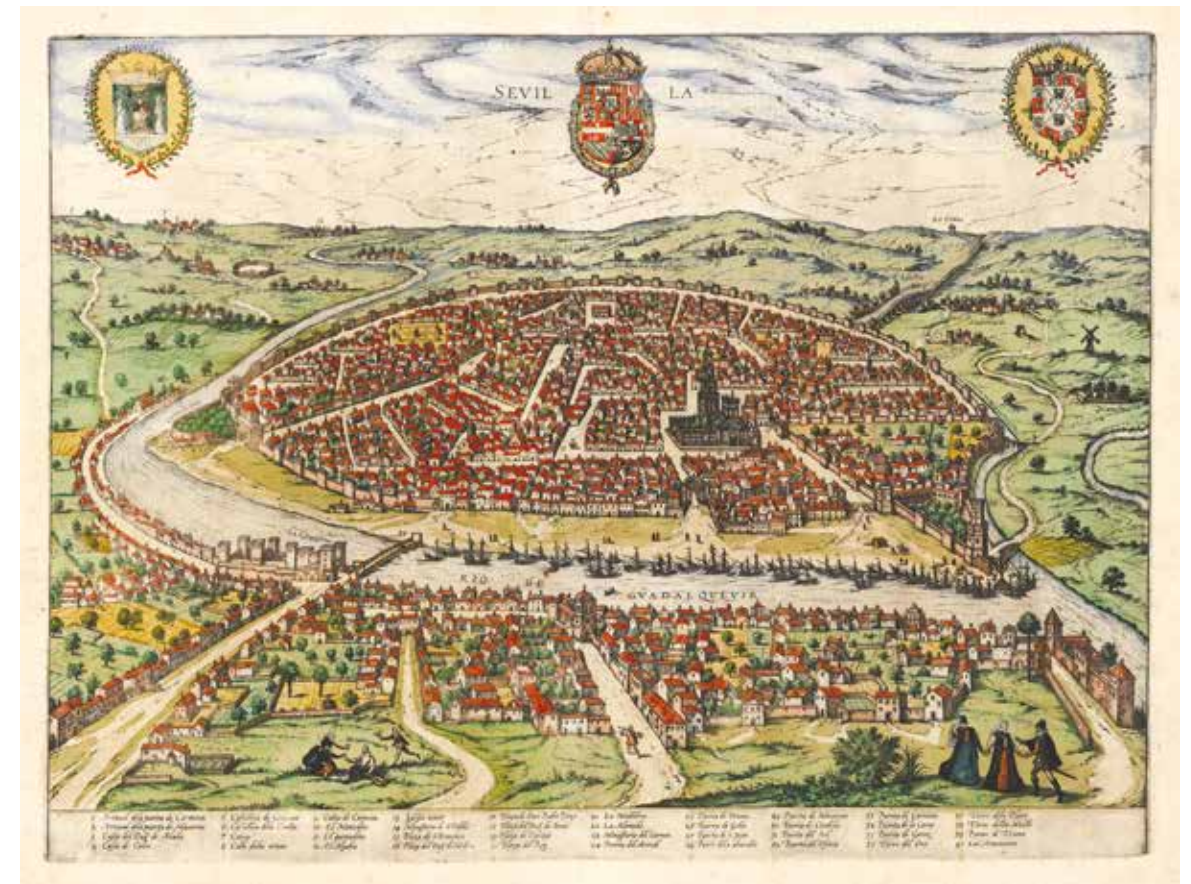


Figura 1 — Sevilha e Triana, separadas pelo Guadalquivir. Georg Braun, Sevilha c. 1590. Biblioteca Hispánica Digital.

mirem a determinados impostos, ou naturais para beneficiar da liberdade de circulação no espaço andaluz-americano.

A possibilidade de naturalização facilitou a fixação legal desta comunidade em Sevilha — elo fundamental com o tráfico indiano e a navegação. Durante o século XVI as regras foram muito apertadas, e os portugueses, tal como outros estrangeiros, recorreram a diferentes estratégias para se inserirem no lucrativo comércio transatlântico centralizado em Sevilha, gerido pela Casa da Contração das Índias: dissimulação, associação a testas de ferro espanhóis ou casamento com mulheres naturais. Progressivamente, tornaram-se indispensáveis, e a legislação cada vez mais permissiva facilitou aquilo que Vitorino Magalhães Godinho designou como «enxurrada», de finais do século XVI às primeiras décadas do século XVII.

Durante a União Ibérica, os portugueses mantiveram o seu estatuto de estrangeiros, e os requisitos para naturalização⁴ fixados por Filipe II, em cédula de 1561, ratificada por decreto de 1562 (residir no reino ou nas Índias durante dez anos, com casa e bens, e casados com mulheres naturais), foram agravados por Filipe III em consequência das queixas apresentadas pelo prior e pelos cônsules da Universidade de Carregadores de Sevilha, em 1592, alegando o perigo de os estrangeiros naturalizados monopolizarem o comércio indiano. Na cédula de 1608 estabeleceram-se novas condições: 20 anos contínuos de residência, dez dos quais com casa; tratar e contratar com capitais próprios; possuir bens de raiz e matrimónio com mulheres naturais ou filhas de estrangeiros nascidas no reino; obrigatoriedade de fazer prova documental da situação, incluindo inventário de bens. Dez anos mais tarde, Filipe III, por cédula de 1618, fixou em 4000 ducados o valor mínimo dos bens de raiz, provados por escritura (herança, doação, compra ou título oneroso, rendas ou permutas perpétuas).

Em 1620 é evidente uma flexibilização quando se concedeu o estatuto de natural aos nascidos no reino, de pais estrangeiros, recomendando-se moderação contra os estrangeiros que tivessem licenças litigadas para contratar. Com Filipe IV, logo a partir de 1621, continuou a liberalização na concessão de cartas de naturalidade não só aos que cumpriam os requisitos estipulados pela legislação anterior, como a outros recém-chegados, em troca de donativos, contribuições ou contratos, o que suscitou queixas estridentes por parte do consulado sevilhano. Domínguez Ortiz⁵ refere que entre 1621 e 1645 foram concedidas 196 cartas de naturalidade, 66 das quais a portugueses, sendo os anos de 1631 e 1632 aqueles em que os portugueses se destacaram por terem obtido o número mais elevado de naturalizações⁶. Díaz Blanco também apresenta dados sobre processos de naturalização de comerciantes portugueses em Sevilha, entre 1583 e 1643, confirmando os dados de Domínguez Ortiz no que respeita ao notável incremento desta estratégia de integração. Salienta que só três anos após a tomada de posse de Filipe IV (1621) o duque de Olivares abriu completamente as portas da Carreira das Índias aos portugueses, o que permitiu colmatar o défice crescente do erário régio, dado o elevado valor destas cartas, que atingiram os 14 mil ducados com António Nunes Gramaxo em 1632⁷.

Na década de 1630, os portugueses constituíam já a nação predominante nas nóminas de mercadores estrangeiros em Sevilha e nas principais cidades hispano-americanas, cujo objetivo de se introduzirem nos circuitos de navegação e de comércio teve, em geral, um sucesso significativo.

O percurso de grande parte dos emigrantes ou viageiros portugueses é passível de reconstituição se tivermos em conta uma hermenêutica rigorosa de processos judiciais, listas de compostos, litigações entre partes e, sobretudo,

os autos de bens dos defuntos. A partir de 1513 começaram a chegar à Casa da Contratação das Índias (fundada em 1503) bens dos defuntos nas Índias. As ordenações de 1510 haviam habilitado esta instituição para os receber, embora só a partir de 1550 se fixasse definitivamente a condição jurídica dos bens dos defuntos, que se manteve intacta até 1680.

A preocupação da coroa espanhola com os bens dos defuntos⁸ deve-se ao desejo de dar cumprimento às últimas vontades dos falecidos, de resolver o problema da distância entre estes e os seus herdeiros, bem como evitar fraudes que pudessem ocorrer pelo roubo dos bens, quer por parte dos testamenteiros, quer por parte das autoridades hispano-americanas. Em geral, estes fundos continham o testamento, o inventário de bens e respetiva almoeda, assim como o processo desenvolvido pela Casa da Contratação e os herdeiros⁹. Em geral bastante complexo, este processo permite reconstituir as biografias dos mareantes e emigrantes que se aventuraram pelo mar adentro. Convocavam-se, de um lado, as entidades judiciais e eclesiásticas locais, da terra natal do falecido, vizinhos e amigos que se apresentavam como testemunhas da legitimidade dos herdeiros e procuradores; do outro, os fiscais e juizes da Casa da Contratação que tentavam reter a herança a pretexto de emigração ilegal. Daí o argumento recorrente por parte dos herdeiros e de alguns emigrantes, condenados a expulsão devido ao seu estatuto de estrangeiros: «No somos portugueses, sino del Algarve»¹⁰.

Como exemplo de versatilidade e da cumplicidade fronteiriça entre as duas margens do Guadiana, vejamos o caso de João Rodrigues da Costa, natural de Castro Marim e que morreu, enfermo acamado, na chácara de Martim Alonso Gordo, no recôndito Valle de Oronckota, próximo do Rio Pilcomayo, perto do Potosí, em junho de 1613¹¹. Na verdade, ele morava na sua estância, chamada Yacarara, no Valle de Pocopoco, e dedicava-se à criação de ovelhas, cordeiros e cabras, além de vender milho e botijas de vinho aos índios de Chilcani (departamento de Oruro, atual Bolívia), Churumatas (grupo étnico originário do vale de Tarija) e de Corocomo (Bolívia)¹².

João Rodrigues da Costa era filho de Gaspar Rodrigues, natural de Castro Marim, «en la raya de Portugal», e de Constança Martinho, natural de Aiamonte. Os herdeiros eram seus irmãos Estevão Martins e Maria Lourenço, casada com Alonso Gonçalves Sesudo. No processo de legitimação da filiação dos herdeiros, foram ouvidas testemunhas de diferentes profissões: um capitão de infantaria, um escudeiro, o escrivão dos órfãos e da alfândega, um lavrador, entre outros. Todos eles confirmaram que a família era de cristãos-velhos, «sem raça alguma de mouros nem de judeus». João Rodrigues Mendes informou que os pais «eram dos principais desta vila [Castro Marim] e de Aiamonte porque a dita Constança Martins era da dita natural e dos melhores dela e o dito Gaspar Rodrigues serviu

nesta vila os cargos de governança», e António de Salazar de Mello, com 76 anos, esclareceu que aquele fora vereador e almotacé¹³.

No moroso e extenso processo de restituição da herança, que, em valor ilíquido, montava a 94 778 maravedis mais 499 pesos em barras de prata remediadas da província de Charcas, os herdeiros foram confrontados com a recusa inicial e reiterada, por parte dos oficiais e juizes da Casa da Contratação em Sevilha, alegando estes que a herança caíra «en comiso» porque João Rodrigues «siendo extranjero destes reinos y de los prohibidos a pasar a las Indias sin licencia de Su Majestad pasó a ellas sin la dicha licencia». Como era habitual, os herdeiros contestaram alegando¹⁴:

Porque el dicho difunto no era portugués sino natural de la villa de Castro Marim del reino del Algarve que no son prohibidos a pasar a las Indias porque ordinariamente pasan a ellas por marineros y pilotos y otros oficios de mar sin que se les prohíba la navegación y por tal marinero el susodicho pasó a las Indias y el dicho reino del Algarve es de la corona de Castilla y solo estuvo en imperio en la corona de Portugal y si no fuese por la gente de mar que navegan del dicho Algarve no se podrían despachar las armadas y flotas que navegan a las Indias por lo cual no tuvo lugar ponerse la dicha acusación.

Mais uma vez, estamos perante os argumentos recorrentes de que os algarvios não eram portugueses e que, se não fosse a participação da gente de mar do Algarve, os espanhóis não poderiam navegar para as Índias. Mas Estevão Martins e Maria Lourenço deixam-nos perplexos ao afirmarem que seu irmão era mareante. Ora, o que fazia um mareante no Valle de Oronckota e de Pocopoco? Nos confins andinos da Bolívia, perto do Cerro do Potosí, estes vales eram povoados de índios e muito férteis. Por isso, os incas construíram ali a fortaleza de Oronckota, hoje património transcendental para o departamento de Potosí. João Rodrigues da Costa abdicou do mar, que não lhe estava destinado, para viver numa fazenda onde criava as suas 1500 ovelhas de Castela e mais de 500 cordeiros de três a quatro meses que os índios levavam a pastar até junto do caminho real. Como tantos outros portugueses, os mareantes eram versáteis e não hesitavam em mudar de vida numa terra tão vasta e promissora.

Dos 269 algarvios identificados (ver apêndice), claramente se nota a importância de Tavira (37,9 por cento), de Portimão (23 por cento) e de Lagos (15,2 por cento) como principais focos de emigração, o que confirma o protagonismo destes portos, como referimos anteriormente. Sob o ponto de vista profissional, também Tavira ocupa o primeiro lugar no que respeita aos mareantes: 18 pilotos e 37 «hombres del mar», incluindo mestres, marinheiros, grumetes e pajens; Lagos segue-se no número de pilotos (seis); Vila Nova de Portimão,

apenas com três pilotos, participou com 20 mareantes, e Lagos, com 17. Faro teve apenas um piloto e dez mareantes. De Vila Nova, a maioria dos participantes fê-lo na qualidade de mercadores. Claro que temos de ter em conta a versatilidade e a mobilidade desta gente cujo destino e cuja função inicial, em muitos casos, mudaram à chegada, exceto os pilotos examinados.

Quadro 1 — Mareantes e emigrantes do Algarve na Hispano-América, séculos XVI e XVII

NATURALIDADE	PRINCIPAIS DESTINOS	NÚMERO
Tavira	Peru, México, Havana, Cartagena	102
Vila Nova de Portimão	Cartagena, Porto Rico, Lima, Guayaquil	62
Lagos	México, Honduras, Havana, Cartagena, Lima, Rio da Prata	41
Faro	Potosí, Tucumán, Cartagena, Guayaquil, Havana	30
«Algarve»	Cartagena das Índias	13
Outros lugares: Albufeira, Alcantarilha, Alcoutim, Alvor, Cacela, Castro Marim, Loulé, Monchique, São Brás de Alportel e Silves	Peru	21

Fonte: Apêndice — «Mareantes e emigrantes do Algarve na América Hispânica»

Cartagena das Índias, principal porto de destino das rotas negreiras, atraiu a maioria dos mareantes e emigrantes que dali se dispersaram por outras geografias, em direção ao Peru, à Bolívia e ao Chile, e para a América Central, nomeadamente Panamá, Honduras e México. Havana, na rota das frotas na viagem de volta, e Porto Rico também mobilizaram muitos mareantes, sobretudo mestres de navios e marinheiros envolvidos no pequeno comércio ilegal que iam e voltavam, realizando viagens frequentes.

No que se refere ao estado civil, entre aqueles que o mencionaram nos diferentes autos, identificámos 141 casados, a maioria na sua terra natal. A percentagem mais elevada de casados eram mareantes de Lagos (48 por cento),

U

Universidade de Carregadores de Sevilha 30
Universidade de Sevilha 229

V

Valência 95, 165, 174
Valle de Oronckota 31-32
Valle de Pocopoco 31
Valparaíso 59, 170
Vasco da Gama 12
Vasco da Rua 79
Vasco Martins Moniz de Meneses 210
Vasco Pires 63, 65
Vaz Coutinho 187
Vedor da Fazenda do Algarve 165
Veitia Linaje 18, 44, 209, 212-213
Venezuela 13, 93, 96-97, 190
Vera Cruz 13, 22, 51, 59, 80
Viazá 83
Vicente Belo 93-94
Vicente de Valverde 180
Vicente Dias 85-86
Vicente Eanes 108, 111
Vidal Ortega 23, 134, 218, 220
Vila do Conde 38
Vila Vilar 21, 211, 218
Villarreal Brasca 225
Violante Gramaxo 118-119
Violante Meirinho 120
Viseu 126
Vitaliano Reina 101
Vitorino Magalhães Godinho 15, 18, 22, 29, 213

NOTA BIOGRÁFICA

MARIA DA GRAÇA A. MATEUS VENTURA, doutorada em Letras pela Universidade de Lisboa (UL), é investigadora integrada no Centro de História da mesma universidade, investigadora associada no CHAM — Centro de Humanidades da Universidade Nova de Lisboa, membro da Asociación Española de Americanistas e da Associação de Historiadores Latino-Americanistas Europeus. É cofundadora (1995) e presidente do Instituto de Cultura Ibero-Atlântica (ICIA). Foi promotora da rede portuguesa para a Cátedra de História da Ibero-América (OEI), professora visitante na Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade do Algarve (UALG) e coordenadora executiva da Cátedra de Estudos Ibero-Americanos (UALG e UL). Dos seus sete livros publicados, a maioria dos quais sobre a Ibero-América, destacam-se *Manuel Teixeira Gomes: Ofício de viver* (coord.; Tinta-da-china, 2010) e *Portugueses no Peru ao Tempo da União Ibérica: Mobilidade, cumplicidades e vivências* (2 vols., 3 tomos, Lisboa, INCM, 2005). É diretora da coleção «Travessias» e da *Meridional: Revista de estudos do Mediterrâneo* (ICIA). Tem participado em numerosas obras coletivas, colabora em revistas nacionais e internacionais e é avaliadora externa de diversas revistas nacionais e ibero-americanas.

P O R E S T E
M A R A D E N T R O

foi composto em HoeflerText e impresso
na Eidal, Indústria Gráfica, em papel
CoralBook de 80 g, em Dezembro de 2021.