

Do Comércio à Pilhagem

Os Contextos dos Assaltos Portugueses nos Mares da Ásia

ALEXANDRA PELÚCIA*

RESUMO: Como é bem conhecido, a chegada e a instalação dos Portugueses na Ásia Marítima foram determinadas pelas conveniências da Coroa. Impulsionadora, financiadora e administradora da empresa expansionista, a Coroa deixou um espaço de manobra limitado às iniciativas particulares e à satisfação dos respectivos proveitos económicos. A prática de apresamentos marítimos, precocemente instituída nas águas do Índico Ocidental, em resultado da concorrência com o comércio e as rotas muçulmanas, também se encontrava regulamentada, configurando, portanto, um quadro jurídico de corso. Embora não sejam abundantes as fontes escritas disponíveis sobre o assunto, resultou evidente o desenvolvimento paralelo de pirataria por parte de súbditos portugueses, ao longo do século XVI. Diversos casos configuravam este género de situação. Desde logo, a violação de regras no decurso de missões navais realizadas sob a égide do Estado da Índia, mas também deserções do serviço oficial, motivadas por problemas com a Justiça ou por mera ambição pessoal, seguidas do livre exercício de assaltos. São ainda de destacar as trajectórias de outros homens que, de modo demorado ou definitivo, se instalaram em áreas do chamado Império Sombra, incluindo a pirataria na sua acção.

PALAVRAS-CHAVE: Portugal; Estado da Índia; Mares da Ásia; Corso; Império Sombra; Piratas Portugueses.

Tão elementar se afigura a conclusão que quase será um lugar-comum afirmar que, ao longo do tempo, foram sempre dinâmicas comerciais que suscitaram a eclosão de fenómenos de depredação marítima. Em complemento, ou não, com outras motivações (de ordem política, geoestratégica e até religiosa), o apetite pelo ataque a embarcações e pela pilhagem das

mercadorias e riquezas transportadas pelo mar é, pois, um fenómeno antigo na História da Humanidade e de natureza transregional. Correspondendo o conjunto do Oceano Índico e das águas confinantes do Pacífico a uma das áreas marítimas do Planeta cuja exploração humana mais recua no tempo¹, tendo ido em crescendo de actividade ao longo dos séculos², nada mais natural

*Doutorada em História, com especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa; Professora Auxiliar do Departamento de História da NOVA FCSH, unidade orgânica da Universidade NOVA de Lisboa (Portugal); e investigadora do CHAM – Centro de Humanidades.

Autora de vários artigos e de três livros, foi responsável pelo projecto de investigação *Na Privança d'El-Rei: Relações Interpessoais e Jogos de Facções em Torno de D. Manuel I* e coordena a *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa*, disponível em linha.

Ph. D. in History, with specialization in History of the Portuguese Discoveries and Expansion; Assistant Professor at the History Department of the NOVA School of Social Sciences and Humanities, forming part of the Universidade NOVA de Lisboa (Portugal); and researcher of CHAM – Centre for the Humanities.

Author of several articles and three books, she was responsible for the research project In the King's Privacy: Interpersonal Relations and Dynamics of Factions Around Manuel I and coordinates the online E-cyclopaedia of Portuguese Expansion.

de que a rapina ter achado ali pasto fértil para se instalar e medrar. Se, por um lado, as superfícies mencionadas se encontravam rodeadas de territórios dotados de abundantes e diversificadas matérias-primas, bem como de produtos manufacturados, de consumo básico ou sumptuário; por outro, gradualmente, foi apreendido o funcionamento do sistema de monções e aperfeiçoou-se a construção naval; tudo se conjugando no sentido do desenvolvimento da complementaridade económica entre regiões, da navegação mercante e, claro, dos assaltos que se abatiam sobre a mesma.

Seja em bibliografia produzida mais ou menos recentemente, a historiografia dedicada aos mares da Ásia analisou e interpretou a problemática das caçadas marítimas, expondo, justamente, o respectivo carácter remoto e contínuo ao longo do tempo³. Se aqui se enfatiza este aspecto é para contrariar a ideia, que também veio a ser difundida, de que manifestações de agressividade estiveram ausentes das águas em questão antes do aparecimento dos Portugueses e da difusão da sua presença. Não será surpreendente detectar tal perspectiva em textos eivados de nacionalismo, de que foi exemplo destacado a obra de O. K. Nambiar⁴, mas um historiador de gabarito como M. N. Pearson chegou a afinar por um diapasão semelhante⁵, vindo depois Sanjay Subrahmanyam explicar, com melhor ponderação, que Vasco da Gama e as subsequentes vagas de oficiais que seguiram no encalço dele foram, na realidade, responsáveis pelo significativo incremento da guerra e dos saques navais perpetrados naquele espaço do globo⁶.

O chamado plano da Índia, implicando a definição de uma rota marítima entre o porto de Lisboa e o Subcontinente, correspondeu a um desígnio nascido e alimentado no seio da Coroa portuguesa. Emergiu, seguramente, entre 1470 e 1474, reinando D. Afonso V; tornou-se objectivo explícito e perseguido, sob a égide de D. João II, ao longo da década de 1480; consumando-se graças às opções governativas de D. Manuel I⁷.



D. Manuel I ordenou a prática de assaltos navais portugueses no Oceano Índico, mas também se esforçou no sentido de controlar essa actividade (frontispício do Livro 1 de Além Douro da Leitura Nova).

Tal como foi verbalizado, em Maio de 1498, pelo primeiro súbdito português a pisar solo indiano, na zona de Calecut, tinha-se ido até lá à procura de cristãos (como resultado da crença adquirida de que ali constituiriam uma comunidade dominante) e de especiarias. Se a primeira parte da asserção enfermava de erro clamoroso, a par de outras situações de falha ou ausência de informação, que foram prejudicando o curso da viagem, a segunda assentava em bases correctas, escoradas na experiência da cristandade europeia, sendo rematada pela noção de que o tráfico das mercadorias orientais, que afluíam à bacia do Mar Mediterrâneo, era conduzido por muçulmanos.

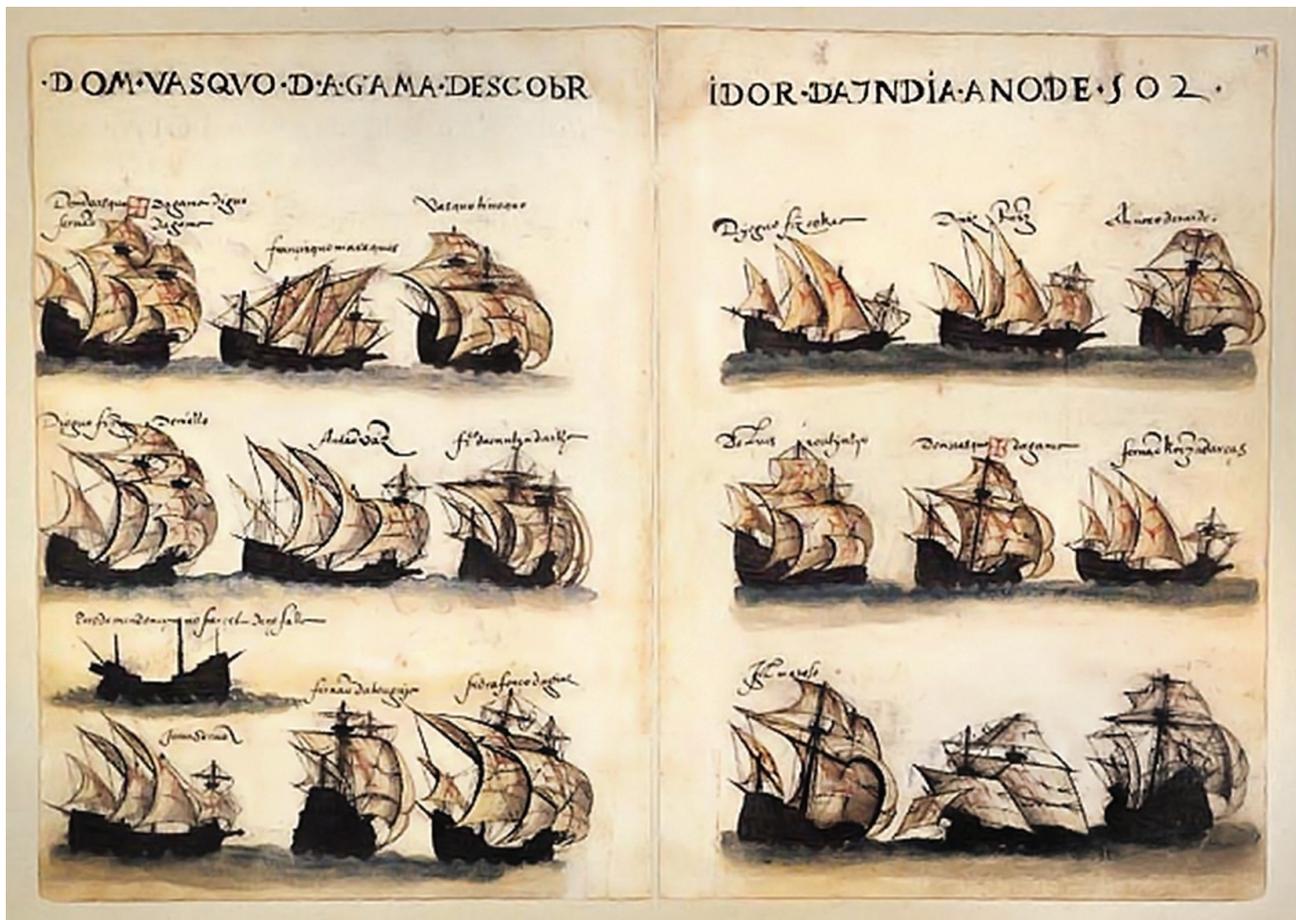
A falsa convicção sobre a geografia religiosa deve ter animado a Coroa portuguesa quanto à iminente substituição dos crentes islamitas pelos recém-chegados devotos de Cristo, enquanto aliados comerciais dos centros produtores de especiarias da costa do Malabar⁸, e à subsequente viabilização económica da Rota do Cabo. O facto é que a expedição comandada

PIRATARIA NA ÁSIA

por Vasco da Gama não ia imbuída de um espírito belicista, nem sequer estava dotada de dispositivo militar condizente. Excepção feita ao cenário geopolítico norte africano, precisamente devido à rivalidade com os poderes muçulmanos locais, a expansão portuguesa e os negócios associados vinham-se desenrolando, já desde meados do século XV, sem recurso a intervenções armadas e a combates directos com as populações da costa subsaariana. Não quer isto dizer que não houvesse violência implícita, nomeadamente no tocante ao envolvimento no tráfico escravagista, mas tão somente que os portugueses tinham passado a deixar o ónus dos enfrentamentos e das capturas aos seus parceiros indígenas, sujeitando-se ademais às flutuações do respectivo interesse em vista dos produtos que lhes

eram mostrados para escambo. Alguns destes, simples e de baixo valor, foram mesmo dados ao Samorim de Calecut, a título de presentes de cortesia, denunciando tanto uma atitude incauta dos portugueses como a sua apetência para estender à Índia o modelo comercial explorado na costa ocidental africana.

As tensões que então eclodiram entre os vassallos de D. Manuel I, de um lado, e o bloco formado pelo Samorim e pelos grandes mercadores muçulmanos, do outro, não foram suficientes para abalar por completo aquela motivação. Dir-se-ia, pois, que a segunda armada portuguesa a lançar ferro junto a Calecut, corria o ano de 1502, foi organizada e preparada para agir de acordo com sentimentos mistos de esperança e de cautela. Ainda se acreditava que a maioria da popula-



Representação da armada de 1502, responsável pelo apresamento e destruição de uma rica nau de Calecut, a Miri, no Livro de Lisuarte de Abreu.

PIRACY IN ASIA

ção da terra, o Samorim incluído, professava o Cristianismo, nessa circunstância residindo a expectativa de se conseguir, a curto prazo, um entendimento com as autoridades locais. Correlativamente, o sentido da evolução da convivência luso-islâmica suscitava uma disposição menos branda ao rei de Portugal. Embora não seja de descartar a vontade supletiva de provocar, em Calecut, um efeito de assombro e dissuasão perante o surgimento de uma poderosa armada⁹, o certo é que D. Manuel I instruiu o capitão-mor Pedro Álvares Cabral para, antes mesmo de chegar à vista da Índia, usar aquele dispositivo naval no ataque à navegação muçulmana que fosse surpreendida a encaminhar especiarias rumo ao Mar Vermelho¹⁰.

A perspectiva de concorrência comercial também alterou os ânimos dos muçulmanos estantes em Calecut. A ruptura acabou por ser consumada, em Dezembro daquele ano, na sequência do ataque desferido contra a recém-criada feitoria portuguesa e do bombardeamento que, à laia de réplica, varreu a área portuária. Em última análise, foi D. Manuel I quem veio a comprar o conflito aberto e duradouro, visando a anulação conjunta dos interesses marítimo-económicos dos muçulmanos e do Samorim, ao decidir, logo em 1501, o regresso dos seus homens a tão longínquas paragens e o aproveitamento da aliança entretanto disponibilizada pelo rajá de Cochim.

A “Guerra da Pimenta” teria manifestação privilegiada no confronto naval entre os blocos litigantes. Do ponto de vista português, tratava-se de levar a cabo uma autêntica guerra de Estado. Era a Coroa que controlava o processo da expansão marítima desde a morte do respectivo “inventor”, o infante D. Henrique, acontecida em 1460. Passara isto a implicar a definição de opções geoestratégicas, económicas e ideológicas; a protecção diplomática e militar do monopólio de navegação e comércio, relativamente a ameaças provenientes de outros reinos europeus; a organização logística das operações; o recrutamento e a remuneração dos recursos humanos necessários em diversas frentes de actuação; o estabelecimento de parcerias internacionais, de âmbito

financeiro e comercial; bem como, por último, mas não menos importante, o aproveitamento dos rendimentos gerados. Empresa complexa e rica, a expansão condicionou a própria afirmação política do poder central face a manifestações centrífugas internas¹¹. A execução do plano da Índia apenas acentuou esta faceta e, nesse quadro, se inscreveria, por fim, em 1505, a imposição de direitos monopolistas sobre o tráfico de especiarias asiáticas, adensando a malha do mercantilismo régio português.

Sendo, pois, profundo e tentacular o envolvimento do processo pela Coroa, o conflito emergente no Índico conformou uma guerra realizada em defesa de objetivos oficiais e com recurso a agentes e navios dotados dessas mesmas características. Tratava-se, inevitavelmente, de uma guerra de fogo lento, dada a necessidade de se construir uma hegemonia portuguesa à escala do Mar Arábico, mas que não apontava à inexorável destruição das velas rivais quando fossem detectadas e alvo de bombardeio. Estando em disputa uma posição de supremacia, tanto marítima como comercial, as cargas transportadas pelos muçulmanos não pareciam despreciadas aos olhos portugueses. A guerra travada sob a bandeira das quinças arrastou, por conseguinte, o desenvolvimento de práticas de corso.

Sucedia que, nos alvares de Quinhentos e nas décadas seguintes, pouco ou nada se usavam as palavras corso e corsários para nomear actividades e agentes do processo expansionista. Cerca de dois séculos antes, aquando da concessão do almirantado de Portugal ao genovês Emanuele Pessagno, o rei D. Dinis referira-se, sem reboço, aos «meus vassallos corsários»¹². Em 1433, os infantes D. Henrique e D. Pedro tinham sido beneficiados, pelo irmão e rei D. Duarte, com a quinta parte das presas que fossem tomadas pelas armadas que ambos possuíam. Da carta especificamente outorgada a D. Pedro constava «que ele entende de armar alguns navios para andarem de corso no Estreito [de Gibraltar]»¹³. A verdade é que este género de acção marcara a génese da expansão portuguesa, em articulação com o empreendimento de ofensivas no Noroeste Africano e com as tentativas de dobragem do Cabo Bojador¹⁴.

PIRATARIA NA ÁSIA

No tocante ao cenário índico, as notícias coevas veiculadas a respeito de operações navais portuguesas reconhecidas *ipsis verbis* como entrantes na esfera do corso, além de raras, são tardias ou prestam-se a equívocos. Retenha-se como exemplo do uso impreciso do conceito o cronista João de Barros, para quem tanto eram corsários os asiáticos que afrontavam os interesses portugueses como os compatriotas que se sublevavam e dedicavam à rapina. Assim, por exemplo, aludindo aos preparativos, que estavam em curso, no ano de 1528, para o cessamento de funções do governador Lopo Vaz de Sampaio, registou Barros que ele «desejava de entregar a Índia limpa dos corsários, que infestavam aquela costa do Malabar»¹⁵. Reportando-se depois ao ano de 1534 e à região de Bengala, fez eco da presença ali do português Damião Bernardes, descrevendo-o como alguém «que andava levantado e feito corsário»¹⁶.

As expressões mais em voga para designar as caçadas sancionadas pela Coroa portuguesa eram antes as que aludiam às práticas de «andar às presas» ou «fazer presas»¹⁷, havendo ainda menções a procedimentos de «boa guerra»¹⁸. Se tomarmos como ponto assente que estava em causa a realização de tomadias, no âmbito de uma conjuntura de guerra, sob mandado de um Estado e com limitações de ordem legal, não restam dúvidas historiográficas de que a actividade estava enquadrada pela moldura jurídica do corso e não da simples pirataria¹⁹. Havendo perfeita assunção da parte portuguesa quanto à legitimidade dos ataques marítimos, o mesmo não sucedia, naturalmente, do lado dos oponentes, vindo a lume reiteradas acusações mútuas de conduta criminosa²⁰.

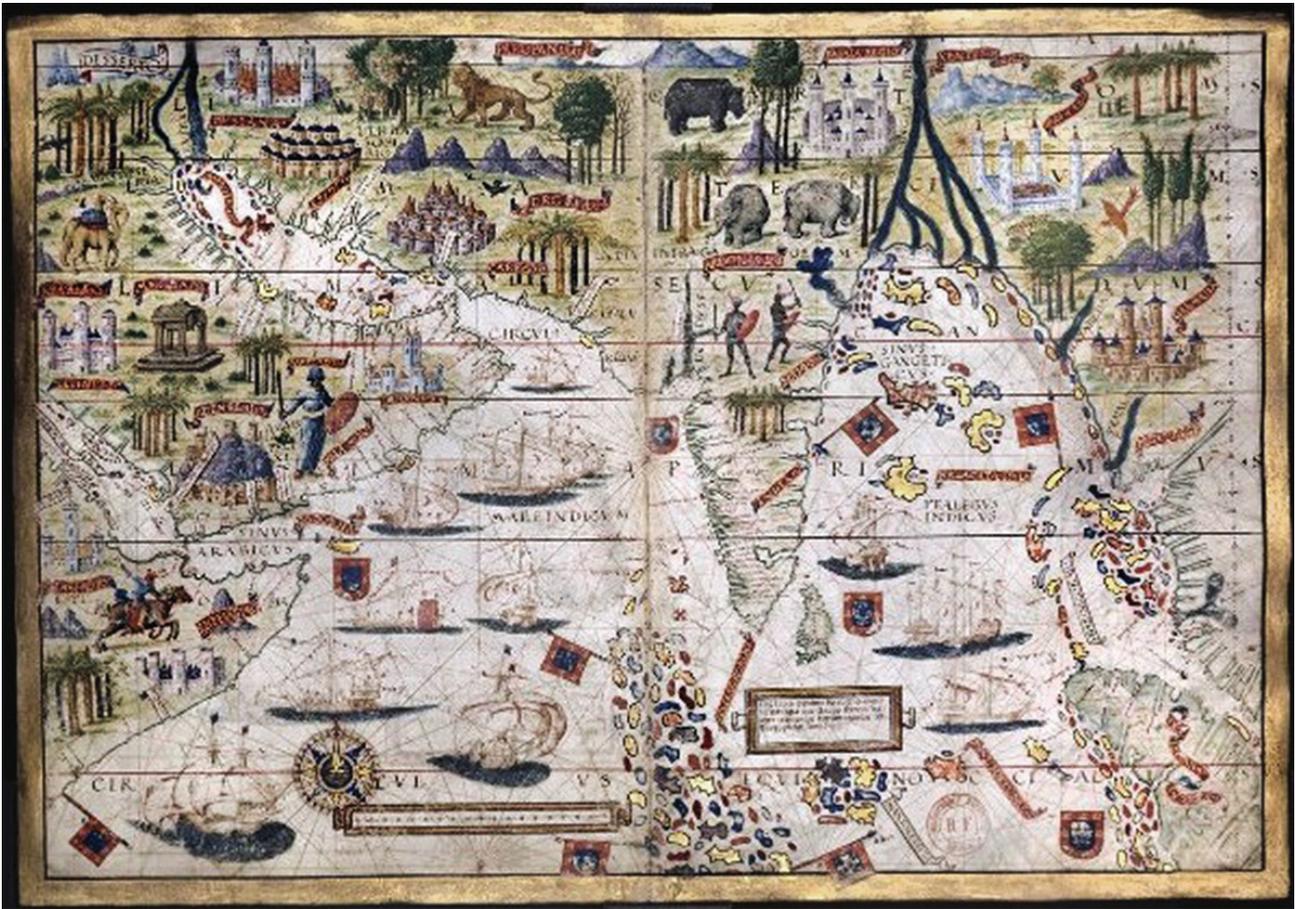
Quanto aos oficiais portugueses que comandavam as operações em causa tampouco eram textualmente designados como corsários. Enquanto os interesses ultramarinos das Coroas inglesa e francesa foram muitas vezes defendidos, de forma algo ambígua, por agentes privados comissionados para lesarem rivais, a Coroa portuguesa usava para fins semelhantes os seus próprios navios e capitães alocados ao normal cumprimento de missões

oceânicas²¹. Reprimir a concorrência marítimo-comercial no Índico, por via de apresamentos, era apenas uma das responsabilidades ordinárias que lhes podiam ser atribuídas. À falta de uma rigorosa especialização de funções se entende, pois, que tais comandos navais jamais fossem intitulados de corsários na documentação oficial. A suportar esta linha de interpretação encontram-se informações difundidas já no século XVII, numa conjuntura assaz diferente, marcada pelo choque com outras potências europeias na Ásia marítima, as quais faziam uso explícito da palavra corso, associando-a a uma actividade levada a cabo por particulares portugueses, devidamente enquadrados pelas autoridades do Estado da Índia²². Como, nos primórdios daquela mesma centúria, também se fez referência a «Turcos, e outros piratas inimigos deste estado»²³, dir-se-ia que se tinha produzido uma clarificação ao nível da terminologia em uso.

De volta aos primórdios da era quinhentista e às circunstâncias da organização e activação de uma empresa de caçadas marítimas promovidas em nome da Coroa portuguesa, foram ponderados como factores justificativos a negação da realização de comércio pacífico, consubstanciada na investida sobre a feitoria de Calecut, e o concomitante direito de represália²⁴. Atendendo à lentidão das comunicações entre os continentes europeu e asiático, condicionada pela distância física e pelo sistema de monções vigente no Índico, foi apenas em 1502 que se repercutiram na Índia as consequências da agressão.

Sintomática do intuito de retaliação foi a atitude de Vasco da Gama, entretanto alçado ao estatuto de Almirante, que naquele ano voltou à Índia, ao comando de nova armada. À chegada diante da costa do Malabar, em vez de buscar um porto aliado, preferiu ele rondar junto ao Monte Eli, na expectativa de vir a apoderar-se de velas islâmicas em retorno de viagem ao Mar Vermelho. O calculismo foi recompensado no dia 29 de Setembro, quando se avistou a *Miri*, uma nau repleta de muçulmanos pertencentes à comunidade de Calecut, incluindo crianças, mulheres e abastados mercadores.

PIRACY IN ASIA



Representação da navegação portuguesa nas águas do Índico, incluída no chamado Atlas Miller, produzido nos finais do reinado de D. Manuel I.

Ainda que estivesse artilhada, a *Miri* capitulou assim que foi alvo dos primeiros tiros de bombarda. A aposta consistia na negociação do pagamento de um elevado resgate, acrescido de uma indemnização relativa às perdas sofridas pela Fazenda Real portuguesa em Calecut, nesta última oferta residindo, implicitamente, o reconhecimento do pretexto da disposição atacante. A resposta negativa do Almirante, agravada pela sua ordem de se atear fogo à nau, sem permitir a retirada das pessoas que estavam a bordo, foi motivo de duas espirais de violência, uma imediata, decorrente da resistência de quem tentou lutar pela sobrevivência, e outra a longo termo, associada ao prolongamento duradouro do conflito. No fim de contas, a *Miri* soçobrou devorada pelas chamas, apesar de, pelo meio do combate, os passageiros terem renovado as propostas de salvação a troco de riquezas.

A intransigência de Vasco da Gama não foi bem-vista por todos os seus subordinados, a julgar pela acusação de barbaridade que o escrivão Tomé Lopes lhe lançou quando fixou por escrito as memórias daquela expedição²⁵. No entanto, importa sublinhar que, ainda que tivesse havido uma manifestação de tolerância nesta situação particular, um conjunto de outras disposições indiciavam que uma indústria portuguesa de curso estava prestes a ser implantada no Índico Ocidental. De facto, 1502 foi o ano em que uma armada portuguesa ficou adscrita ao serviço permanente naquela área, especificamente ao patrulhamento da costa do Malabar, e em que se oficializou a emissão de salvos-condutos de navegação, designados como cartazes, a favor de embarcações originárias dos reinos indianos aliados²⁶. Entre 1503 e 1504 foi a

PIRATARIA NA ÁSIA

vez de se esboçarem as missões regulares de vigilância e apresamentos junto ao estreito do Bab el-Mandeb, cuja regularidade e eficácia foram manifestas até 1538, quando os turcos-otomanos senhorearam Adém²⁷. A estrutura básica do sistema foi completada em 1505 através da inclusão de preceitos relativamente às presas no regimento atribuído por D. Manuel I ao primeiro vice-rei da Índia²⁸.

Apesar da importância do curso durante o período fundacional do Estado da Índia, considerando também o seu potencial desestabilizador, o *Venturoso* procurou travar o crescimento generalizado e desenfreado da actividade, tendo contado para isso com a colaboração *in situ* do governador Afonso de Albuquerque (g. 1509-1510)²⁹. Na mesma linha centralista, embora visando especificamente a salvaguarda do transporte de especiarias para o Reino, o rei chegou a proibir os capitães da Carreira da Índia de realizarem quaisquer presas, tanto na ida como na torna-viagem, excepto quando fossem instruídos nesse sentido pelos capitães-mores das armadas ou estivessem na sua companhia³⁰. De resto, o propósito de regulação foi sendo renovado ao longo do século XVI, em vários regimentos atribuídos a oficiais superiores, num sinal claro de que a Coroa tinha a pretensão de ordenar o movimento depredativo e impedir abusos, fosse no plano do cometimento dos assaltos, fosse depois nas fases de encaminhamento e divisão dos esbulhos³¹.

A ampliação das áreas batidas por esquadras portuguesas decorreu muito mais da utilidade estratégica do curso do que das vantagens pecuniárias associadas. Assim, a protecção dos interesses monopolistas portugueses, fez alargar as missões de vigilância da costa do Malabar e da boca do Mar Vermelho até à costa do Guzerate e ao corredor náutico compreendido entre Ceilão e o arquipélago das Maldivas, pelo que, com a fortaleza de Ormuz a guardar o trânsito no estreito homónimo, ficava sob mira o perímetro nevrálgico do Índico Ocidental.

É claro que, em termos práticos, a pretensão dirigista do poder central não conteve a expressão das ambições humanas nem a ocorrência de excessos,

que cedo se manifestaram. Como exemplo clássico da atracção das presas sobre os comandos navais portugueses aponta-se a deserção, consumada nos inícios de 1508, por alguns membros da armada de Afonso de Albuquerque, aos quais desagradara a paragem motivada pela construção da fortaleza de Ormuz decidida pelo então capitão-mor do Mar Árábico³². Porém, transcorridos apenas dois anos, poderia ter estado em perigo a primeira investida portuguesa sobre Goa, pois, nas vésperas do surgimento do plano ofensivo, chegou aos ouvidos do recém-empossado governador Albuquerque que «Francisco de Sousa, Jerónimo Teixeira, Jorge da Cunha & Luís Coutinho o queriam deixar & ir-se-lhe, induzidos por Jerónimo Teixeira que se fossem todos andar de armada de Ceilão para dentro, porque ali se carregariam de presas, [...] e que dali sem tornarem à Índia se iriam para Portugal»³³. O problema ficou resolvido com a destituição de posto de Jerónimo Teixeira e a prestação de menagens pelos restantes implicados, mas o episódio é demonstrativo da reiterada tensão entre forças centrípetas e centrífugas que marcou a história do Estado da Índia.

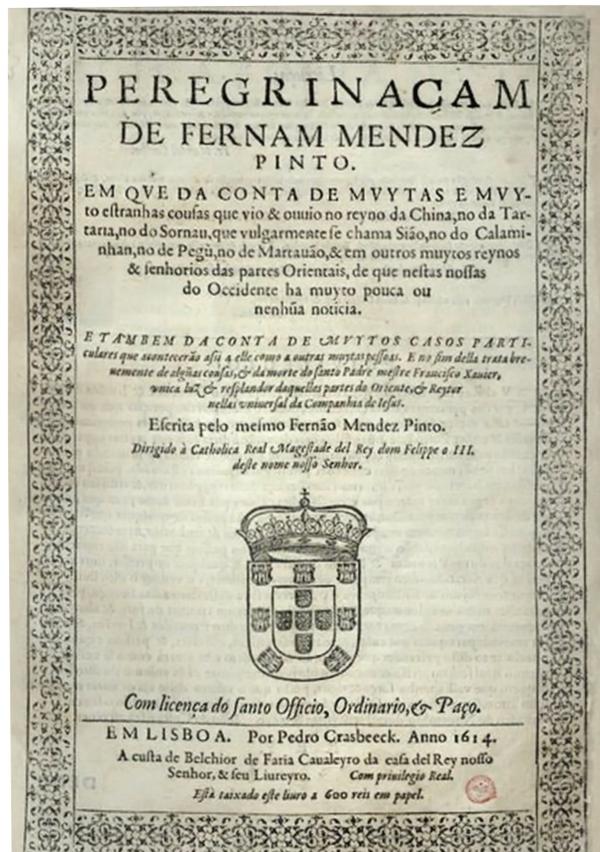
A referida tensão eclodiu, vezes sem conta, em articulação com a depredação marítima, redundando na subversão de missões navais a favor da execução de pilhagens, no ataque a embarcações munidas de cartazes portugueses ou até, mais simplesmente, na sonegação da quinta parte das presas devida à Coroa³⁴. Reportou-se inclusive que «armadas e partes é muito [...] desserviço porque todos desejam presas e partes; porque tomar é o fundamento, ora seja de bom título, ora de mau, e que capitão há aí que diz que não vai à Índia senão a ganhar»³⁵.

Conquanto haja registo de eventos de curso português a leste do Cabo Comorim, a geografia das degenerescências descritas coincidia bastante com o Índico Ocidental, em consonância com a maior concentração de interesses oficiais ali implantados e com a expectativa de os delitos passarem despercebidos às autoridades portuguesas. Explicando por outras palavras, quando

não havia a vontade ou a necessidade de cortar ligação com a sociedade e as estruturas lusas, seguindo o caminho da deserção militar ou da fuga à Justiça, arriscava-se iludir as regras do sistema de corso.

Se estavam em causa a concretização do dito corte e/ou a opção de abraçar uma carreira de simples pirataria, a reflexão levava a que se buscassem, prioritariamente, paragens onde a presença oficial portuguesa era difusa, logo, menos atreitas a vigilância e à imposição de constrangimentos superiores. Não significa isto que as águas do Índico Ocidental tenham ficado imunes a experiências de pirataria levadas a cabo por portugueses. Um caso que ganhou fama foi o de uma caravela da armada que o 1º conde da Vidigueira conduziu de Lisboa à Índia em 1524, cuja tripulação se amotinou e assassinou o capitão, para depois se dedicar ao saqueio junto ao Cabo Guardafui. A excursão terminou no ano seguinte, por via do aprisionamento dos responsáveis e da sua subsequente condenação à morte ou ao degredo³⁶. O facto é que as principais superfícies demandadas para operações do género eram o Golfo de Bengala e os mares da China, neste caso somente até meados de Quinhentos, quando ali começou a intensificar-se a influência exercida pelo Estado da Índia.

O imaginário português fixou como símbolo do aventureirismo na Ásia as narrativas divulgadas na *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto. A natureza impressiva dos episódios proporciona um testemunho, se não absolutamente fidedigno, pelo menos verosímil quanto ao estilo de vida, errante e intrépido, dos homens que agiam à margem do Estado da Índia. A obra não versa exclusivamente sobre façanhas de ladrões marítimos, ao contrário de outras emblemáticas, como os *Bucaneiros da América*, de Alexandre Olivier Exquemelin³⁷, focalizada no mar das Caraíbas, e a *História Geral dos Piratas*, atribuída ao capitão Charles Johnson³⁸, cobrindo a generalidade do Atlântico e relatando exemplos da chamada volta pirata (uma expedição depredatória que, partindo das Índias Ocidentais, tocava várias posições do oceano adjacente e alcançava o Índico). Ainda assim, a *Peregrinação* inclui descrições de



Frontispício da edição original da *Peregrinação* (1614), de Fernão Mendes Pinto, onde se narram vários assaltos cometidos por portugueses nos mares da Ásia.

excursões com participação lusa, merecendo destaque aquela comandada por António de Faria, entre Maio de 1540 e Agosto de 1542, com início em Patane, no Golfo do Sião, e término na enseada chinesa de Nanquim³⁹.

Uma das questões mais sugestivas da digressão encabeçada por Faria é que a sua transfiguração de mercador em pirata, consequência das perdas comerciais que lhe infligira o salteador Coja Acém, tenha mimetizado, reiteradamente, os procedimentos oficiais do Estado da Índia em matéria de corso. De facto, a decisão de partir em campanha foi assumida a pretexto do direito natural de represália e da necessidade de obter compensação material. A propósito de um assalto lançado em Ainão, Fernão Mendes Pinto precisou que ali se tinham obtido «algumas presas boas, e, ao que nós cuidávamos, bem adquiridas, porque nunca seu

PIRATARIA NA ÁSIA

intento foi roubar senão só os cossairos que tinham dado a morte e roubadas as fazendas a muitos cristãos que frequentavam esta enseada e costa de Ainão [...]»⁴⁰. De mote próprio, António de Faria ainda emitiu cartazes a favor dos juncos chineses que pretendiam escapar às suas investidas e estavam receptivos a pagar para usufruírem de segurança.

A despeito do ideal primitivo de limitação a práticas tidas como legítimas, acabou por haver lugar à realização de tomadias arbitrárias, como sucedeu quando foi surripiada a prata guardada nos túmulos da ilha de Calemplui. A preciosa carga seria lançada à água poucos dias depois, na enseada de Nanquim, em jeito de expediente para aliviar peso a bordo e tentar enfrentar, de balde, a fúria dos elementos decorrente de um tufão. Dir-se-ia que a natureza se encarregara de pôr cobro aos excessos em curso, pagando-os com a vida diversos elementos da companhia.

Tanto quanto a parcimónia das fontes disponíveis permite compreender, os actos portugueses de pirataria nos mares da Ásia corresponderam, regra geral, a uma soma de enredos cujas variantes eram compostas pelos nomes dos protagonistas e pelas circunstâncias concretas dos ataques. Como denominadores comuns detectam-se a assunção de um estatuto de marginalidade face ao Estado da Índia, a busca de fortuna rápida e a curta ou média duração das empresas, com o destino final dos agentes a coincidir com a morte trágica ou a esfumar-se por completo entre a documentação. O mesmo é sustentar que, as mais das vezes, a história dessa pura violência marítima não andou associada a empreendimentos de organização sofisticada. Produziu-se, todavia, uma notável excepção a esta realidade, a qual foi corporizada pelos designados *Feringis*⁴¹, portugueses e luso-descendentes, estimados em algumas centenas, que estiveram fixados no reino birmane do Arracão, nas zonas próximas do delta do rio Ganges, desde meados do século XVI até dali terem saído, no ano de 1666.

Tendo sido vulgar, no decurso da era moderna, o recrutamento de portugueses como agentes militares a soldo de diversos potentados asiáticos, o que surpreende neste caso é a significativa escala numérica atingida pela

comunidade de assaltantes e a importância crucial de que se revestiram as suas acções para o poder arracanês. Com a expansão territorial do Império Mogol a espriar-se até à região do Bengala, nos primórdios da década de 1570, e perspectivando-se esta vizinhança como ameaçadora a partir da corte residente em Mrauk-U, os *Feringis* passaram a penetrar nas bocas do Ganges e a desferir ataques sobre os povoados ribeirinhos.

A vivência e o arranjo interno do grupo são razoavelmente conhecidas graças aos testemunhos seiscentistas do padre agostinho Sebastião Manrique, do médico e viajante francês François Bernier e do cronista mogol Shihabuddin Talish⁴². Pela mesma época, quem teve igualmente contacto directo com os *Feringis* foi João Ribeiro, o veterano da ilha de Ceilão, que logrou caracterizá-los em termos sintéticos, sem esconder a aversão que lhe inspiraram:

«Enfim, chegámos àquele reino onde achámos estes homens (se é que que a feras se pode dar este nome) servindo aquele rei, porque não conhecem a Deus e todas as suas adorações são dedicadas a Baco e, se por acaso algum não lhe faz grandes sacrifícios, não é admitido para viver entre aqueles seus servos. O Mogo [rei do Arracão] os tem divididos em companhias e faz capitães os mais observantes, a quem tem dado aldeias, para que de seus rendimentos sustentem as companhias, e com eles faz guerra aos seus vizinhos. Cada capitão é obrigado a ter duas jálias, que de contínuo andam pelos esteiros dos rios encobertas com o espesso do arvoredos; como é de noite, saltam em terra e dão assalto nos povos abertos, roubando-lhes o que têm e a todos os que podem haver às mãos trazem cativos, repartindo-se toda a presa pela companhia, sem dela ter o rei coisa alguma, por este ser o soldo com que lhe paga. [...] E se jactam que cada um tem feito mais cristandade do que fez S. Francisco Xavier enquanto andou no Oriente. Eu não o duvido, porque continuamente andam nestes latrocínios e, como aqueles miseráveis são gentios, logo que os apanham os baptizam»⁴³.

A vinculação e a subordinação dos *Feringis* à Coroa do Arracão torná-los-ia mais corsários do que

piratas *strictu sensu*. Figuras jurídicas à parte, importa citá-los como paradigmas de uma componente da história da expansão portuguesa na Ásia, que extravasava a dimensão oficial e surtia fortes efeitos a nível local e regional. O fim da respectiva actividade salteadora, determinada por problemas de relacionamento sobrevividos com as autoridades arracanesas, em 1666, e o pronto acolhimento que lhes foi dispensado pelo governador mogol da província de Bengala atestam bem o ascendente de que tinham usufruído.

Em jeito de remate diga-se que, se a história geral dos mares da Ásia durante a Idade Moderna não pode ser entendida sem a interferência de Portugal e do Estado da Índia, as componentes específicas do curso e da pirataria foram partes relevantes da mesma. Mais, importa consolidar a noção de que, sendo certo que a pirataria constituiu, por aquela época, um fenómeno em processo de globalização⁴⁴, as operações levadas a cabo por portugueses a leste do Cabo da Boa Esperança contribuíram nesse sentido. **RC**

NOTAS

- 1 Partilhamos aqui o entendimento quanto à inutilidade operativa de separar a análise dos movimentos que entrelaçaram as histórias do Índico e do Pacífico Ocidental. Veja-se Jorge Manuel Flores, «Introduction. The Asian Seas (1500-1800): Local Societies, European Expansion and the Portuguese», in *Revista de Cultura*, nº13-14. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1991, p. 16.
- 2 Para uma perspectiva da evolução geral veja-se Kenneth McPherson, *The Indian Ocean. A History of People and the Sea*. Nova Deli: Oxford University Press, 2001 e Michael Pearson, *The Indian Ocean*. Londres – Nova Iorque: Routledge, 2003.
- 3 Veja-se Auguste Toussaint, «La Course et la Piraterie dans l’Océan Indien», in *Course et Piraterie. Études Présentées à la Commission Internationale d’Histoire Maritime*, dir. Michel Mollat. Paris: Commission Internationale d’Histoire Maritime - CNRS, 1975, vol. II p. 704 (texto mimeografado) e Sebastian R. Prange, «Asian Piracy», in *Oxford Research Encyclopedia of Asian History*. S.l.: Oxford University Press, Setembro 2017, acessível em <http://oxfordre.com/asianhistory/view/10.1093/acrefore/9780190277727.001.0001/acrefore-9780190277727-e-32>. DOI: 10.1093/acrefore/9780190277727.013.32
- 4 Veja-se Odayamadath Kunjappa Nambiar, *The Kunjalis, Admirals of Calicut*. Londres: Asia Publishing House, 1963.
- 5 Cf. M. N. Pearson, «India and the Indian Ocean in the Sixteenth Century», in *India and the Indian Ocean, 1500-1800*, dir. Ashim Das Gupta e M. N. Pearson. Calcutá: Oxford University Press, 1987, p. 83.
- 6 Cf. Sanjay Subrahmanyam, *The Career and Legend of Vasco da Gama*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998, pp. 111-112.
- 7 Para uma visão geral da evolução do processo expansionista português veja-se João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damiano Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014.
- 8 Sobre a importância e o papel comercial dos muçulmanos nesta parte da Índia veja-se Geneviève Bouchon, «Les Musulmans du Kerala à l’époque de la Découverte Portugaise», in *Inde Découverte, Inde Retrouvée 1498-1630. Études d’Histoire Indo-Portugaise*. Lisboa - Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian - CNCDP, 1999, pp. 23-75; Idem, «Calicut at the Turn of the Sixteenth Century», in *Ibidem*, pp. 227-236.
- 9 À data da partida de Lisboa, no dia 9 de Março de 1500, a armada era composta por treze navios, acima de mil homens e armamento em dimensão proporcional. Durante a etapa atlântica da viagem e a passagem do Cabo da Boa Esperança perderam-se, todavia, seis dos ditos navios.
- 10 Cf. «Borrão de algumas folhas do regimento régio a conceder a Pedro Álvares Cabral para a viagem à Índia», s.l., s.d. [1500], pub. in *Os Primeiros 14 Documentos Relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral*, eds. Joaquim Romero de Magalhães e Susana Münch Miranda. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1999, p. 60.
- 11 Cf. Miguel Jasmins Rodrigues, «Monarquias Centradas. Redes de Poder. Séculos XV e XVI», in *Arqueologia do Estado. Primeiras Jornadas sobre Formas de Organização e Exercício dos Poderes na Europa do Sul, Séculos XIII-XVIII*. Lisboa: História & Crítica, 1988, vol. I, pp. 537-560; Joaquim Romero de Magalhães, «As Cortes», in *História de Portugal*, dir. José Mattoso. S.l.: Círculo de Leitores, 1993, vol. III, pp. 73-76; Idem, «Os Régios Protagonistas do Poder», in *Ibidem*, vol. III, pp. 513-518
- 12 Cf. carta régia de mercê, Santarém, 10.02.1317, in *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, ed. João Martins da Silva Marques. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1944, vol. I, p. 31.
- 13 Cf. cartas régias de mercê, Santarém, 25.09.1433 e 06.11.1433, in *Monumenta Henricina*, ed. António Joaquim Dias Dinis. Coimbra: Comissão Executiva das Comemora-

PIRATARIA NA ÁSIA

- ções do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1962, vol. IV, pp. 266, 281.
- 14 Veja-se Luís Adão da Fonseca, *Navegacion y Corso en el Mediterraneo Occidental. Los Portugueses a Mediados del siglo XV*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra, 1978; Luís Filipe Oliveira, «A Expansão Quatrocentista Portuguesa: um Processo de Recomposição Social da Nobreza», in *Jornadas de História Medieval – 1383-85 e a Crise Geral dos Séculos XIV e XV. Actas*, Lisboa: s.n., 1985, pp. 199-208B; Luís de Albuquerque, «Os Corsários no Tempo de D. Henrique», in *Crónicas de História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1987, pp. 33-38; Luís Filipe F. R. Thomaz, «Do Cabo Espichel a Macau: Vicissitudes do Corso Português, in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo-Oriente. Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa...*, eds. Artur Teodoro de Matos & Luís Filipe F. R. Thomaz. Macau-Lisboa: s.n., 1993, pp. 537-568; Abel dos Santos Cruz, «A Guerra de Corso e Pirataria no Mediterrâneo Ocidental ao Tempo do Conde D. Pedro de Meneses», in *A Guerra Naval no Norte de África (Séculos XV-XIX)*, eds. Francisco Contente Domingues & Jorge Semedo de Matos. S.l.: Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 57-99.
 - 15 Cf. João de Barros, *Da Ásia*. Lisboa, Livraria Sam Carlos, 1972-1973, década IV, livro ii, capítulo 13.
 - 16 Cf. Idem, *Ibidem*, IV, ix, 3.
 - 17 Cf., por exemplo, Idem, *Ibidem*, IV, iv, 19; Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*. Porto, Lello & Irmão, 1979: livro VI, capítulo xxxv.
 - 18 Cf. regimento concedido pelo governador Diogo Lopes de Sequeira a Rui de Melo, capitão de Goa, e aos oficiais da feitoria, [Goa], 23.III.1519, pub. in *Arquivo Portuguez-Oriental*, ed. Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Nova Deli – Madras: Asian Educational Service, 1992, fascículo 5, parte I, p. 22, cap. XVII; alvará régio concedido ao vice-rei D. Martim Afonso de Castro, Lisboa, 3.IV.1604, pub. in *Ibidem*, fascículo 6, p. 774.
 - 19 Cf. Ruy de Albuquerque, *As Represálias. Estudo de História do Direito Português (Sécs. XV e XVI)*. Lisboa: edição do autor, 2 vols., 1972; Ana Maria Ferreira, *O Essencial sobre o Corso e a Pirataria*. S.l.: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1985.
 - 20 Cf. Geneviève Bouchon, «L'Évolution de la Piraterie sur la Côte Malabare au cours du XVIe Siècle», in *Inde Découverte, Inde Retrouvée 1498-1630*, pp. 279-281; Sebastian R. Prange, «Asian Piracy». Como Luís Filipe F. R. Thomaz esclareceu, «the concept of legality from the side of the plunderer does not necessarily coincide with that of the plundered, and therefore a seizure which is perfectly legal in the eyes of the former can appear as a pure act of piracy of the later» - cf. «Portuguese Control over the Arabian Sea and the Bay of Bengal: a Comparative Study», in *Commerce and Culture in the Bay of Bengal, 1500-1800*, eds. Om Prakash & Denys Lombard. Nova Deli: Manohar - Indian Council of Historical Research, 1999, p. 2.
 - 21 As cartas patentes dos governadores ou vice-reis do Estado Português da Índia identificavam por norma, as diversas categorias de agentes empregues pela Coroa. Tome-se como exemplo aquela que foi concedida a D. Constantino de Bragança, na qual se referenciavam os «capitães das naus, e navios, que agora envio nesta Armada [de Lisboa à Índia], e que andarem nas naus, e navios, que tenho na dita Índia». Cf. carta régia, Lisboa, 03.03.1558, in D. António Caetano de Sousa, *Provas de História Genealógica da Casa Real Portuguesa*. Coimbra: Atlântida Livraria Editora, 1946-1954, vol. IV -1ª parte, p. 91.
 - 22 Cf. carta de D. Filipe III ao vice-rei D. Miguel de Noronha, Madrid, 03.03.1632, in Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Livros das Monções ou Documentos Remetidos da Índia*, nº 30, fl. 97; «Sobre ser restituído ao cargo de capitão mor João Pinheiro de Gamboa da cidade de Negapatão», Ribeira dos Navios, 26.04.1655, in *Assentos do Conselho de Estado 1618-1750*, ed. Panduronga S. Pissurlençar. Bastorá – Goa: Tipografia Rangel, 1957-1957, vol. III, p. 379.
 - 23 Cf. «Regimento da fortaleza de Sirião», Goa, 29.08.1603, in *Regimentos das Fortalezas da Índia*, ed. Panduronga S. S. Pissurlençar. Bastorá - Goa: Tipografia Rangel, 1951, p. 517.
 - 24 Sobre a problemática da guerra justa no âmbito da experiência ultramarina portuguesa veja-se António Domingues da Sousa Costa, «A Expansão Portuguesa à Luz do Direito», in *Revista da Universidade de Coimbra*. Coimbra: 1962, vol. XX, pp. 1-244; Maria Clara Junqueiro, «Afonso de Albuquerque à Luz dos Requisitos Fundamentais da Guerra Justa», in *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Actas*, eds. Luís de Albuquerque & Inácio Guerreiro. Lisboa: IICT-CEHCA, 1985, pp. 187-199; António Vasconcelos de Saldanha, «Guerra Justa», in *Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600*, dir. Francisco Contente Domingues. S.l.: Círculo de Leitores, 2016, vol. I, pp. 483-486.
 - 25 A descrição dos acontecimentos segue o testemunho ocular do dito escrivão: «Le Récit de Tomé Lopes», in *Voyages de Vasco da Gama: Relations des Expéditions de 1497-1499 & 1502-1503*, eds. Paul Teyssier & Paul Valentin, prefácio de Jean Aubin. Paris: Éditions Chandeigne, 1995, pp. 222-231.
 - 26 Cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, «Portuguese Control over the Arabian Sea and the Bay of Bengal: a Comparative Study», pp. 10-13.
 - 27 Cf. Alexandra Pelúcia, «O Corso Português no Estreito de Meca», in *Vértice*. Lisboa: Editorial Caminho, 1997, II Série, nº 77, pp. 5-8.
 - 28 Cf. Regimento de D. Francisco de Almeida, Lisboa, 05.03.1505, in *Cartas de Afonso de Albuquerque*, ed. Raimundo António de Bulhão Pato. Lisboa: Academia das Ciências, 1898, vol. III, pp. 286-288, 316-317, 325-326, 330-331
 - 29 Veja-se Alexandra Pelúcia, *Corsários e Piratas Portugueses. Aventureiros nos Mares da Ásia*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009, pp. 67-69-

PIRACY IN ASIA

- 30 Cf. *Ordenações da Índia do Senhor Rei D. Manoel*. Lisboa: Impressão Régia, 1807, pp. 41-42.
- 31 Veja-se Alexandra Pelúcia, *Corsários e Piratas Portugueses*, pp. 60-61.
- 32 Cf. Idem, *Afonso de Albuquerque. Corte, Cruzada e Império*. Lisboa: Temas & Debates, 2016, pp. 179-180.
- 33 Cf. Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, livro III, cap. Vii.
- 34 Veja-se Alexandra Pelúcia, *Corsários e Piratas Portugueses*, pp. 85-93.
- 35 Cf. sumário de carta de João de Ávila a D. Manuel I, s.l., s.d. [entre 1510 e 1512], in *Cartas de Affonso de Albuquerque*, vol. III, p. 322.
- 36 Cf. João de Barros, *Ásia, op. cit.*, III, ix, 6; Gaspar Correia, *Lendas da Índia*. Porto: Lello & Irmão, 1975, vol. II, p. 816.
- 37 Publicação original dada à estampa em Amesterdão, em 1684.
- 38 Primeira edição impressa em Londres, em 1724.
- 39 Veja-se Fernão Mendes Pinto, *Peregrinação*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988, caps. xxxix-lxxix.
- 40 Cf. *Ibidem*, cap. I.
- 41 Termo de origem persa, significando literalmente Francos, mas especificamente aplicado às gentes de origem portuguesa.
- 42 Para uma análise crítica, sustentada nestas e noutras fontes documentais, veja-se Alexandra Pelúcia, *Corsários e Piratas Portugueses, op. cit.*, pp. 123-141.
- 43 Cf. João Ribeiro, *Fatalidade Histórica da Ilha de Ceilão*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 173.
- 44 Cf. Michael Kempe, «"Even in the Remotest Corners of the World": Globalized Piracy and International Law, 1500-1900», in *Journal of Global History*, vol. 5, nº 3, 2010, pp. 353-372. DOI:10.1017/s1740022810000185.

