



ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

**TEMPORAIS, NAUFRÁGIOS, PIRATAS E CORSÁRIOS
NO OCEANO ATLÂNTICO E, EM PARTICULAR,
NOS MARES DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA,
A PARTIR DA CORRESPONDÊNCIA DOS *PROVEDORES*
DA REAL FAZENDA DO FUNCHAL –
1648-1691**

STORMS, SHIPWRECKS, PIRATES AND PRIVATEERS
IN THE ATLANTIC OCEAN AND, IN PARTICULAR, IN THE SEAS
OF THE ARCHIPELAGO OF MADEIRA, ACCORDING TO THE
CORRESPONDENCE OF THE *PROVEDORES* OF THE ROYAL
TREASURY OF FUNCHAL – 1648-1691

FILIPE DOS SANTOS



ANUÁRIO 2013

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

ISSN: 1647-3949, FUNCHAL, MADEIRA (2013)

PP. 190 - 212

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

FILIPPE DOS SANTOS Técnico Superior – Secretaria Regional da Cultura, Turismo e Transportes (Região Autónoma da Madeira) – *Centro de Estudos de História do Atlântico*. Mestre em *Estudos Locais e Regionais* pela *Universidade do Porto*. Endereço electrónico: fdvsantos@gmail.com. Página pessoal online: <https://sites.google.com/site/filipedossantoshompage/>. Página no Academia.edu: <http://independent.academia.edu/FSantos>.

RESUMO

Este artigo consiste numa análise cronológica, descritiva e qualitativa dos perigos que assolaram a navegação e o comércio no Oceano Atlântico e, em particular, nos mares ao largo da costa da Madeira: temporais, que poderiam originar naufrágios; e actividade pirata e corsária. A fonte principal é constituída pela correspondência de dois Provedores da Real Fazenda do Funchal – Francisco de Andrade e Ambrósio Vieira de Andrade –, que abarca os anos de 1648 e 1691.

As tempestades no Oceano Atlântico danificaram embarcações, que aportavam ao porto do Funchal, originárias sobretudo do Brasil. Todavia, neste porto – o único com ligação ao exterior –, aberto e exposto aos ventos do quadrante sul, onde os navios se abrigavam, ocorreram naufrágios, especialmente durante o Inverno.

A actividade corsária e pirata – argelina; pechelingue ou holandesa; francesa; e ostendesa – grassou no período em estudo e, com efeito, molestou navios em trânsito no Atlântico (em mar alto) e nos mares próximos do Arquipélago da Madeira (junto da costa). Uma verdadeira pilhagem aconteceu somente no Porto Santo, em 1690. As medidas de defesa – fortificações; vigias; efectivos militares – levadas a cabo a partir da segunda metade do século XVI surtiram efeito. A Ilha da Madeira tornou-se mais segura.

Palavras-chave: Temporais; Naufrágios; Pirataria; Corso; Atlântico; Madeira; Porto do Funchal; Provedor da Real Fazenda do Funchal

ABSTRACT

This article is a chronological, descriptive and qualitative analysis of the dangers that plagued navigation and trade in the Atlantic Ocean and, particularly, in the seas off the coast of Madeira: storms, which could lead to shipwrecks; and pirate and privateer activity. The main source is the correspondence of two *Provedores* of the Royal Treasury of Funchal – Francisco de Andrade and Ambrósio Vieira de Andrade –, which covers the years 1648 to 1691.

Storms in the Atlantic Ocean damaged vessels, which docked at the port of Funchal, originating mainly from Brazil. However, in this port – the only one linked with the exterior –, opened and exposed to the winds from the south, where ships sheltered, shipwrecks occurred, especially during the winter.

Privateer and pirate activity – algerian; pechelingue or dutch; french, and ostendese – abounded in the period of time studied and, indeed, harassed ships transiting the Atlantic (on open sea) and the seas near the Madeira Archipelago (along the coast). A real looting happened only in Porto Santo in 1690. Defense measures – fortifications; watches; military personnel – conducted from the second half of the 16th century onwards proved effective. Madeira Island became safer.

Keywords: Storms; Shipwrecks, Piracy; Privateering; Atlantic; Madeira; Port of Funchal; *Provedor* of the Royal Treasury of Funchal



Figura I – Ilhéu e Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição (Funchal), Fotografia de Rui Camacho, 2011, Arquivo Fotográfico da Direcção Regional dos Assuntos Culturais

Ao tecer encómios ao bispo do Funchal D. Jerónimo Fernando – que chegou a ocupar, interinamente e por três vezes, o cargo de Governador e Capitão-General do Arquipélago da Madeira, e de quem diz ter sido «Hierónimo na Paz, Cæsar na Guerra» –, Manuel Tomás, na *Insulana*, deixou-nos, entre outras, a estrofe seguinte:

«Em Esquadras nauaens, apercebidas
De atreuidos Soldados Insulanos,
Que arriscando por bem da Patria, as vidas,
Pôraõ em fuga vários Lutheranos,
Saluando pello Már, as conhescidas
Embarçaõens, dos vossos Lusitanos,
Que a pezar dos Piratas, & dos Ventos,
Faraõ riquo o Funchal de mantimentos.»¹.

O autor deste poema épico, de forma sugestiva,

faz referência em 1635 aos perigos – ventos e piratas – que acompanhavam a navegação e o comércio marítimos – perigos que, na verdade, condicionavam a riqueza do Funchal e a vida dos madeirenses. Esta problemática, atendendo à condição atlântica e insular da Madeira, assume indelével relevância e acuidade².

Pretendemos, neste estudo, observar e analisar, a partir da epistolografia seiscentista de dois *Provedores da Real Fazenda do Funchal* (adiante mencionados apenas por *Provedores*), os referidos perigos no Oceano Atlântico e, particularmente, nos mares próximos do Arquipélago da Madeira, nos anos de 1648 a 1691. Tais riscos eram, pois, se quisermos: naturais – ventos e tempestades, que poderiam oca-

¹ THOMAS, 1635, *Insulana*, lv.º IX, 73; o itálico é nosso. Sarmiento mencionou este panegírico de Manuel Tomás em honra de D. Jerónimo Fernando e transcreveu esta e mais estrofes (SARMENTO, 1951, *Fasquias & Ripas da Madeira*, pp. 40-41).

² Deveras significativas são as palavras de Albert Silbert: «Longe de ter vivido dobrada sobre si própria, longe de se ter feito orgulhosamente só, a Madeira deverá ao Oceano que a envolve mais do que o seu destino, ousaremos dizer a sua essência. Para melhor conhecer o passado da Madeira, será o Atlântico no seu todo que se tem de evocar.» (SILBERT, 1997, *Uma Encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, p. 76).

sionar naufrágios; e humanos – corsários e piratas. A abordagem será cronológica, descritiva e, dada a especificidade da documentação, qualitativa³.

A fonte manuscrita compulsada consiste num copiadador de cartas de três gerações de Provedores de uma mesma família: Francisco de Andrade, Ambrósio Vieira de Andrade e Jorge Vieira de Andrade. As cartas têm, em regra, por interlocutor ou destinatário a Coroa e o seu Conselho da Fazenda. O volume está depositado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo e pertence ao fundo da Provedoria e Junta da Real Fazenda do Funchal (lv.^o 396). Na folha de rosto está escrito o que se segue:

«COPIADOR DAS CAR-
tas que escrevo a Sua Mage-
dade &c a seus concelhos.
FRANCISCO DE ANDRADA
Funchal anno 1648.»⁴

Vejamos os Provedores nomeados e as atribuições e funções deste cargo. A Provedoria da Real Fazenda do Funchal teve uma vigência temporal de quase três séculos, de 1508 (com a aglutinação dos cargos de Contador e Provedor) até 1775 (quando deu lugar à Junta da Real Fazenda do Funchal). O Provedor, um dos Ministros do Rei⁵, era o principal res-

ponsável pelas finanças régias na Madeira – ou, por outras palavras, «o superintendente dos negocios fiscaes neste archipelago»⁶. Com maior pormenor, diga-se que,

«No domínio das finanças da Coroa, o provedor da Fazenda superintendia nos arrendamentos dos direitos reais e respectivas cobranças, geria as receitas, administrava os pagamentos processados pelo almoxarife e verificava as contas respeitantes à percepção de rendas, direitos ou frutos. O provedor da Fazenda exercia igualmente as funções de vedor da Fazenda, devido à ausência do donatário da capitania do Funchal, juiz e ouvidor da alfândega, tesoureiro-geral, juiz das justificações, superintendente dos novos direitos e juiz privativo das águas.»⁷

O exposto obriga a declarar que, em face das atribuições do Provedor, a documentação epistolar analisada veicula somente apontamentos indiretos sobre os perigos marítimos referenciados. Com efeito, as individualidades que ocuparam este cargo não mencionaram temporais e piratas ou corsários por considerarem estes temas como relevantes *per se*. O que está exarado nas cartas foi-o, na realidade, a propósito de questões primordialmente atinentes a finanças reais e a relacionamentos entre poderes: gestão do património régio (proventos e despesas); arrecadação de direitos; prevenção de fraudes fiscais e descaminhos; execuções fiscais a devedores à fazenda régia; tomadas de contas a funcionários (almoxarifes, recebedores e tesoureiros); e – o que merece especial menção – observação e controlo do comércio com o Brasil, na sequência da criação da Companhia do Comércio do Brasil⁸. Fizemos, assim,

3 Ao invés, um exemplo de análise quantitativa, escorada nos registos de entradas de navios da Alfândega do Funchal, foi o que realizou João José Abreu de Sousa acerca de naufrágios nos anos de 1727 a 1802 (SOUSA, 1966, «O Porto do Funchal no Século XVIII. Alguns Aspectos», pp. 20-21).

4 Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Provedoria e Junta da Real Fazenda do Funchal (PJRFF), liv.^o 396, disponível online em <http://digitarq.dgarq.gov.pt/details?id=4310475>. Entre o nome do Provedor e a referência à cidade e ao ano foram acrescentadas, com grafia de outro punho, duas notas que demonstram que o códice contém igualmente epístolas dos Provedores descendentes de Francisco de Andrade: «De f. 72v.^o em diante estaõ copiada az que ezcreveo seu Filho Ambrosio Vieira de Andrada[.] De f. 143 em diante ezaõ az que ezcreve seu Neto Jorge Vieira de Andrada anno de 1732». Estas anotações conduziriam a pensar que a disposição das cartas segue uma ordem cronológica estrita, circunstância que, na realidade, no que toca ao século XVII, não ocorre sempre. Algumas missivas deste códice foram já transcritas no vol. VII da revista *Arquivo Histórico da Madeira*: «A Madeira nos Arquivos Nacionais: Torre do Tombo, VIII. Livros da Repartição da Fazenda do Funchal», 1949, pp. 77-94.

5 «O corregedor ou o desembargador com alçada, o juiz de fora (com predicamento de correição, a partir de 1681) e o provedor da Fazenda personificavam, no arquipélago madeirense, a administração periférica da Coroa no âmbito da Justiça e da Fazenda. Na documentação coeva, são muitas vezes denominados «ministros do rei» (VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, p. 247).

6 AZEVEDO, 1873, «Notas», p. 599.

7 VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, p. 279.

8 «Após a Restauração da Independência de Portugal o comércio com o Brasil foi alvo de múltiplas regulamentações. Primeiro foi a criação do monopólio do comércio com o Brasil, através da Companhia para o efeito criada, depois o estabelecimento do sistema de comboios para maior segurança da navegação. A esta situação, estabelecida em 1649, ressalva-se o caso particular da Madeira e Açores, que a partir de 1650 passaram a poder enviar, isoladamente dois navios com capacidade para 300 pipas com os produtos da terra, que seriam depois trocados por tabaco, açúcar e madeiras.» (VIEIRA, 1993, «O Açúcar na Madeira. Séculos XVII e XVIII», p. 338). De facto, a correspondência estudada referencia, por diversas vezes, os dois navios que viajaram «fora da» armada ou da frota da Companhia do Comércio do Brasil (ANTT, PJRFF, lv.^o 396, fls. 36v.^o, 39, 40v.^o, 41, 43v.^o, 45, 51, 52v.^o, 56, 62, 73, 76, 77, 80, 81v.^o e 120v.^o).

a fonte manuscrita se pronunciar sobre assuntos que não estiveram formal e directamente na sua génese.

Como ficou dito, o copiadador encerra missivas de três gerações da família Andrade. Manuel Dias de Andrade, pai, avô e bisavô dos Provedores previamente nomeados, foi feito proprietário deste cargo no ano de 1628, em compensação de serviços prestados na Flandres⁹. E, com efeito, a propriedade do ofício «até aos anos sessenta da centúria seguinte permanecerá na posse dos seus descendentes»¹⁰.

Francisco de Andrade foi nomeado a 09-IX-1641¹¹ e a 03-V-1648 foi-lhe dada posse pelo Desembargador Gaspar Machado de Barros¹². De seguida, Ambrósio Vieira de Andrade foi designado Provedor a 14-VII-1674¹³ e exerceu o cargo até os finais de Seiscentos¹⁴. Em carta de 02-VII-1668, refere que é «assistente» de seu pai e que este, gravemente doente («as portas da morte») mas lúcido («com seu juízo perfeito»), opunha-se a que, na eventualidade de falecer, o Juiz da Alfândega de Santa Cruz ocupasse transitoriamente o cargo – como era da norma –, dado ser, alegadamente, indivíduo incapaz¹⁵. Não havendo resposta real, um ano depois, Francisco de Andrade – que recebeu entretanto o sacramento da extrema-unção em função da maleita de que sofria – volta a insistir na incapacidade do Juiz da Alfândega de Santa Cruz e manifesta a preferência de que o cargo de Provedor fosse ocupado pelo Escrivão mais

velho da Alfândega; nota ainda que o seu filho lhe presta assistência há mais de um lustro¹⁶. Afigura-se necessário acrescentar, pelas possíveis consequências na produção das fontes, que, no derradeiro quartel do século analisado, Ambrósio Vieira de Andrade foi acusado de grandes anormalidades que lesariam sobremaneira a fazenda régia. Por tal facto, este Provedor esteve em Lisboa, durante os anos de 1682-1687, a proceder à sua própria defesa, acabando por ser ilibado. Não obstante, uma certa modificação no funcionamento, agora mais rígido, da Alfândega do Funchal, perceptível após o fim do processo, poderá indiciar a existência anterior de práticas menos trans-lúcidas¹⁷.

Por haver continuidade temporal, no exercício do cargo, entre Francisco Andrade e Ambrósio Vieira de Andrade, desenrolando-se desta forma a acção de ambos na segunda metade da centúria seiscentista, grosso modo; e por existir um hiato na documentação, dado que Jorge Vieira de Andrade foi nomeado a 14-IV-1731¹⁸ (a sua primeira carta no copiadador é de 1732) – optámos por considerar, neste trabalho, apenas a correspondência produzida pelos dois primeiros Provedores referidos, a qual abarca, na totalidade, o período de 1646 até 1698, e, no que concerne propriamente aos tópicos em observação, tem por limites *a quo* e *ad quem* os anos de 1648 e 1691.

Antes de referenciarmos, pormenorizadamente, os indicadores fornecidos pela documentação tocantes às temáticas em epígrafe, olhemos para a baía e para o porto do Funchal¹⁹. Um útil resumo no *Elucidário Madeirense* aduz que a baía é

«a mais ampla do arquipélago e tem como limites a Ponta do Garajau, a leste e a Ponta da Cruz, a oeste. Desenvolve-se numa curvatura e reentrância sensivelmente regulares entre aquelas duas pontas, achando-se ao abrigo dos ventos de todos os quadrantes, com excepção do vento que

9 Manuel Dias de Andrade foi também protagonista de actos valorosos no arquipélago da Madeira, no Brasil e no Oceano Atlântico (VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, p. 282).

10 Existiram, «no entanto, períodos em que os desembargadores com alçada exercitaram o cargo de provedor e, em situações excepcionais, o rei procedeu a nomeações temporárias.» (VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, p. 282).

11 VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, p. 294. No *Index Geral do registo da antiga Provedoria da Real Fazenda*, porém, a data da carta de D. João IV «a favor de Francisco d'Andrade da Propriedade de Provedor por nomeação do antecedente Provedor seu Pay Manoel Dias d'Andrade» é de 20-V-1647 (Arquivo Regional da Madeira (ARM), *Index Geral do registo da antiga Provedoria da Real Fazenda, acrescentado com algumas notícias, e sucessos da Ilha da Madeira, desde o anno de 1419 do seu descobrimento, ate o de 1775, da extinção da mesma Provedoria*, fl. 46).

12 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 3v.º, carta de 05-VIII-1648.

13 VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, p. 294.

14 O Provedor subsequente, Manuel Mexia Galvão, foi nomeado a 01-III-1700 (VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, p. 294).

15 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 48, carta de 02-VII-1668.

16 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 49, carta de 11-VII-1669.

17 VERÍSSIMO, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, pp. 291-293.

18 ARM, *Index Geral do registo da antiga Provedoria da Real Fazenda, acrescentado com algumas notícias, e sucessos da Ilha da Madeira, desde o anno de 1419 do seu descobrimento, ate o de 1775, da extinção da mesma Provedoria*, fl. 47.

19 Para uma abordagem teórica aos portos das ilhas atlânticas, veja-se GUIMERÁ, VIEIRA, 1997, «El sistema portuario-mercantil de las islas del Atlántico Iberico», pp. 205-232.

sopra de SSE a SSW pelo S.»²⁰

Portanto, na globalidade, temos uma baía larga e abrigada, exceptuando-se a sua exposição aos ventos vindos do sul. Neste particular, pode ler-se, de novo no *Elucidário Madeirense*, no verbete «Naufrágios», que

«Os grandes temporais só se fazem sentir ali quando o vento sopra com violência do lado meridional, vendo-se o mar formar então algumas vezes ondas alterosas que vêm projectar-se com violência de encontro às praias. Nessas ocasiões, deixa de haver segurança para os barcos de vela dentro da baía, e se eles não conseguem fazer-se ao largo aos primeiros sinais da tormenta, correm o risco de vir parar à costa e de serem aí despedaçados pelo mar.»²¹

Ao longo destas páginas, teremos oportunidade de confirmar ou – porventura – de relativizar estas asserções.

Acrescente-se que, na época em análise, as embarcações não tinham nenhum molhe ou cais onde atracar – fundeavam, sim, ao largo da baía, «a cerca de 500 m da costa para dispor de razoável segurança». Desta forma, barcos mais pequenos eram usados para transbordo, desembarcando pessoas e descarregando mercadorias na praia²².

O porto do Funchal era, até muito recentemente, o único da ilha com ligação ao exterior. Numa mis-siva endereçada ao monarca, de meados da centúria setecentista, mas que demonstra um fenómeno vigente, nos seus contornos gerais, em Seiscentos, o Senado do Funchal declara que «só aqui no Funchal se acha o unico porto da Ilha honde todos os Navios que a ella vem anchorão para descarregarem o que trazem e carregar o que da Ilha costumão extrahir»; quanto à capitania de Machico, encontrava-se «há

muito sem alfandega e sem uzo do porto que teve na Villa de Santa Cruz»²³.

Convém frisar, neste momento, que, ao largo da enseada, dois ilhéus existem que foram progressivamente enquadrados por obras portuárias, as quais ocorreram unicamente a partir do século XVIII.

«Desses dois ilhéos [afirma Álvaro Rodrigues de Azevedo], o mais ao mar é ainda agora insulado nas aguas como dantes [o autor escreve em 1873], pelo que conserva o nome *Ilhéu*; o outro, desde muitos tempos ligado ao litoral da ilha por fortes paredões [desde meados de Setecentos], tem, porisso, a denominação de *Pontinha*: ambos são escalvados penhascos, açoitados e varridos pelas vagas nas levadias e tempestades do quadrante do sul, infelizmente não raras nesta paragem»²⁴.

A ligação deste último ilhéu – o da Pontinha – a terra foi concretizada, através de muralhas, durante os anos de 1757 a 1762²⁵, e foi aí que um primeiro cais foi construído, em 1766²⁶.

Vários passos da epistolografia examinada fazem menção às características do porto, sobretudo ao facto de ser aberto e ocasionalmente varrido por ventos. A maioria dessas informações será explanada mais adiante. Neste ensejo, refira-se apenas o teor de uma carta de 17-XI-1684, «Sobre o naõ hirem a bordo sem Licenca do Provedor». Aí é aduzido que, de acordo com o foral da Alfândega do Funchal, o monarca «tem [...] detriminado que os navios que vierem a esta Ilha descarreguem entre az duas Ribeir-

20 SILVA, MENESES, 1978, «Funchal (*Baía do*)», e «Porto do Funchal», in *Elucidário Madeirense*, vol. segundo, p. 62, e vol. terceiro, p. 102. Veja-se também QUINTAL, POLICARPO, 2012, *Baía do Funchal. Dinâmicas Naturais e Antrópicas*, p. 22.

21 SILVA, MENESES, 1978, «Naufrágios», in *Elucidário Madeirense*, vol. segundo, p. 407. Atente-se igualmente a SILBERT, 1997, *Uma Encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, p. 85.

22 FERRAZ, 1994, *Dinamismo Sócio-Económico do Funchal na Segunda Metade do Século XVIII*, p. 43. Confronte-se ainda QUINTAL, POLICARPO, 2012, *Baía do Funchal. Dinâmicas Naturais e Antrópicas*, p. 22.

23 ARM, Câmara Municipal do Funchal, *Correspondência do Senado (1732-1764)*, lv.º 201, fl. 84.

24 AZEVEDO, 1873, «Notas», p. 361; o itálico é do autor.

25 SILVA, MENESES, 1978, «Pontinha (Sítio, Estrada, Ilhéus e Molhe da)», in *Elucidário Madeirense*, vol. terceiro, p. 97.

26 O processo de construção da estrutura portuária – deveríamos antes dizer, das várias estruturas portuárias – do Funchal pode ser percepcionado através da seguinte sinopse: «Na parte ocidental da baía do Funchal, vários rochedos formavam uma pequena abra, onde as embarcações se abrigavam do mau tempo. Foi nesta ponta de rocha, chamada Pontinha, que talharam o primeiro cais de desembarque, em 1766, protegido por uma muralha iniciada em 1757, que ligava à terra o Ilhéu de S. José. [...]»

«Mas as obras na zona da Pontinha continuaram, efectuando-se, entre 1885 e 1889, a ligação do Ilhéu de S. José ao de N. Senhora da Conceição, originando o primeiro porto de abrigo. Entre 1934 (27 de Março) e 1939 (10 de Março), teve lugar a terceira fase de ampliação que incluiu a abertura dum túnel através do Ilhéu de N. Senhora, e, finalmente, de 1957 a 1962, acompanhando o desenvolvimento económico da Ilha, construiu-se o último troço do molhe.» (SILVA, 2002, «Resenha histórica», p. 37).

raz em cujo meio esta está dita Alfandega». A este propósito é mencionado o facto de as embarcações, ao chegarem ao porto, costumarem ir «amarrar-se ao Ilheo que dista da Ribeira hũ grande tiro de mosquete por ser ali o Porto mais seguro para segurança delles», prática geral que não colhe a aprovação do Provedor – e que só se justificaria no inverno, estação de tormentas –, por permitir contrabandos: «porque podem fazer descarga de alguñs generos e conduzillos para o dito Ilheo, ou para terra por ser parte sulitaria e sô de emverno se lhe pode primitir para se segurem das tempestades»²⁷.

Na época estudada existiam duas alfândegas no arquipélago: a principal, do Funchal, criada no ano de 1477, e que concentrou as operações comerciais com o exterior a partir de inícios do século XVI; e a de Santa Cruz, deveras secundária e, na verdade, quase inoperante. Não é nossa pretensão fazer referência substancial a estas estruturas de cariz fiscal, a não ser – como adiante se verá – no contexto dos assuntos que constituem o cerne deste artigo. Porque a documentação transmite indicadores de valor, façamos apenas duas notas, acentuando o carácter obsoleto da Alfândega de Santa Cruz e a centralidade da do Funchal. No ano de 1646, o Juiz da Vila de Santa Cruz, «que assiste na alfandega naõ tem noticia de despachos por aver mais de 30 annos que na ditta villa naõ ha alfandega nem os officiais tem exercicio»²⁸. Finalmente, em carta de 24-X-1686, o Provedor afirma que na Alfândega da capital da Madeira havia apenas um Feitor, número insuficiente para um elevado número de tarefas («o qual naõ pode assistir a tantas ocupaçoes como he obrigado»), em face do recrutamento da «frequencia dos negocios da Ilha». O Provedor é, por conseguinte, da opinião que a Coroa deve ordenar para que o Feitor da Alfândega de Santa Cruz, «que tem ordenado e he proprietario», venha «assistir aquella Alfandega [do Funchal] pois na outra naõ tem occupaço, e só há memoria de que foi Alfandega». O poder real havia, na realidade, já deslocado os quatro Guardas da Alfândega de Santa Cruz para a do Funchal²⁹, após petição e iniciativa, emanadas em missiva de 14-XI-1681, do próprio Provedor³⁰.

Em Seiscentos, o Homem pouco podia fazer

para se esquivar dos perigos naturais – quer dizer, das intempéries – que prejudicavam a navegação ao largo da Madeira e a acostagem de embarcações no Funchal – restava-lhe apenas ler os sinais do tempo, atender à sazonalidade das estações e às direcções dos ventos, e conformar-se com o contingente.

Quanto aos inimigos que por mar vinham, a infligir violência sobre o tráfego comercial e as costas insulares, note-se, em termos contextuais, que «A guerra de corso intensificou-se no Atlântico na segunda metade do século XVI e não abrandará na centúria seguinte.»³¹

Para além de conhecer as situações de guerra ou de pazes (oficiais ou não oficiais³²) entre países – o que nos remete para as relações internacionais na segunda metade do século XVII –, os homens poderiam operar, tentando minimizar o flagelo do corso e da pirataria, deste modo: fortificando e amuralhando, vigiando a costa e fixando efectivos militares.

Sobre este tópico, e em jeito de pano de fundo terrestre para o teatro marítimo a deslindar, aponte-se o seguinte.

O sistema de defesa do arquipélago da Madeira³³ teve assinalável incremento após o famigerado saque do Funchal perpetrado pelos franceses liderados por Bertrand de Montluc, em 1566³⁴. O Funchal, que dispunha, até essa época, somente de um baluarte³⁵, foi beneficiado com a construção de uma cerca e de várias fortificações. Mateus Fernandes, fortificador e mestre de obras reais, foi enviado «com a missão de elaborar os estudos preparatórios que haveriam de dar lugar ao regimento de fortificação

31 SILVA, 1995, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico (Séculos XV-XVII)*, vol. II, p. 834. Sobre a última metade de Quinhentos, leia-se VERÍSSIMO, 2001, «Piratas e Corsários nos Mares do Arquipélago da Madeira na Segunda Metade do Século XVI», pp. 9-19.

32 Em 1979, a carência de estudos em Portugal sobre a pirataria e o corso foi explicada da seguinte maneira: «exiguidade das fontes [...], a delicadeza das questões (no que implicam de mergulho no submundo das relações internacionais não oficiais ou semi-oficiais) e uma certa confusão prática de acções de pirataria com actividade de corso» (SILVA, 1979, «Pirataria e Corso sobre o Porto (Aspectos Seiscentistas)», pp. 297-298; o itálico é nosso).

33 Para uma visão de longo prazo e respeitante ao Funchal, confronte-se CARITA, 1993, «A Defesa do Funchal: Sécs. XV a XVII», pp. 32-40.

34 Leiam-se SOUSA, 1987, «Corsários no Funchal», pp. 263-267 e BRAGA, BRAGA, 1994, «O Ataque à Ilha da Madeira em 1566», pp. 81-90.

35 AZEVEDO, 1873, «Notas», pp. 618 e 624.

27 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fls. 95v.º-96.

28 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 2, carta de 13-VIII-1646.

29 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 83, carta de 24-X-1686.

30 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 95v.º.

da Madeira», datado de 14-IV-1572³⁶. Durante a administração filipina, edificaram-se as fortificações de São Tiago, de São João do Pico, de São Filipe, de Loures e a bateria da Penha de França, e ainda o Castelo do Pico, no Porto Santo³⁷. Na época da Restauração foram erigidos o reduto da Alfândega do Funchal, mandado construir em 1644, e a fortaleza de Nossa Senhora da Conceição, no Ilhéu³⁸. A inscrição epigráfica desta fortaleza regista que a «fez» o Governador e Capitão-General Bartolomeu de Vasconcelos da Cunha, no ano de 1654, com assistência financeira do Provedor Francisco de Andrade³⁹.

As cartas dos Provedores contêm, a este propósito, informação útil. Na realidade, diga-se que os habitantes da Madeira não deixavam de sentir os perigos do mar e as contingências da navegação marítima. Deste modo, solicitaram ao Governador Bartolomeu de Vasconcelos da Cunha para que este pedisse à Coroa a construção de uma fortaleza «no Ilheo que esta junto neste Porto para segurança do mar e embarcações que nelle estam cada ora». O Provedor considerou que esta edificação seria deveras conveniente: «porque com o dito Redutto feito no ditto Ilheo nos não cometeriaõ os Pirattas tantas vezes, como o fazem, acanhoando os que no Porto estam de que recebiam perda & da terra os não podiam offender em nada por estar distante a artilharia»; e ainda porque o custeamento não implicaria a fazenda real, sendo feito, sim, com base num «Donativo que os moradores desta Ilha em sy poseraõ para reparo & guarda della». Este Ministro do Rei entende que o empreendimento não seria demasiado oneroso, e nesse sentido testemunha que, no tempo do Governador D. João de Meneses, já «se tinha começado a descroar [descoroar] o Ilheo»⁴⁰. Uma epístola de 21-IV-1664, «Sobre [...] em que se gasta o dinheiro da fortificação», alega que «Mandou V. Magestade em tempo do Governador Bertolameu de Vasconselos da Cunha fizesse hua forsa no Ilheo destante da terra hũ tiro de mosquete & desta cidade dous», e demonstra que o apetrechamento de dispositivos de artilharia, assim como a construção da fortaleza, prosseguiram⁴¹.

Uma missiva posterior, datada de 23-III-1670, entre outras anotações – data de início da edificação, corpo castrense e artilharia –, dá conta dos meios de observação e de sinalização da chegada de embarcações de que era munida a fortificação. É declarado que esta havia principiado a ser edificada há catorze anos, «pouco mais ou menos», e que há uma dúzia de anos «que assistem nella soldados». Esta estrutura tinha «6 pessas de Artilharia 3 de Bronze & 3 de ferro» e um «Mastro» «cõ hũ estendarte que da sinal a esta cidade por que parte aparessem os navios que saõ 3 pela banda do nordeste, sul, e noroeste que saõ as partes que descobre»⁴².

Diga-se, em acréscimo, que, apesar das obras de fortificação referidas, em carta de 28-X-1688 – «Sobre a furtificação desta Ilha» –, o Governador e Capitão-General D. Lourenço de Almada manifesta ao monarca «a grande nesessidade que há nella [na Ilha da Madeira] de ser furtificada em ordem a defenssa dos Ignemigos»⁴³. Para além disto, a falta de armas, peças de artilharia, munições e pólvora, foi, durante a época estudada, por diversas vezes assinada⁴⁴.

Relevantes foram, igualmente, as vigias – «estações militares e simultaneamente fiscaes, que vigiavam o mar, as costas e praias, afim de darem alarme de corsarios ou de quaesquer outros navios inimigos, e evitar contrabandos» –, a que D. Sebastião concedeu, no ano de 1567, regimento, e das quais nenhum indivíduo estava dispensado⁴⁵.

Durante a União Ibérica, o arquipélago foi munido de tropas pagas permanentes – o presídio espanhol –, instituídas para «firmar o dominio castelhano, e assegurar a auctoridade e pessoa» do Governador

36 SILVA, 1995, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico (Séculos XV-XVII)*, vol. II, p. 836.

37 AZEVEDO, 1873, «Notas», pp. 624-625.

38 AZEVEDO, 1873, «Notas», pp. 626-627.

39 AZEVEDO, 1873, «Notas», p. 627.

40 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 7, carta 05-XI-1651.

41 Lê-se no documento que, iniciada a edificação, «em breve se lhe

meteraõ 6 pessas 3 de Bronze & 3 de ferro sendo a dita fortaleza capaz de 12 & haviaõ de ser de alcanse & não como as que pessue que saõ meyo canhoẽs e porque se deu per huã parte delle com quantidade de Rocha Rija vaõ os Gastadores desbastando sempre, como se vay continuando a rromper a dita pedra; ate ficar capas de se poder obrar com pedra & cal» (ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 36).

42 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 52.

43 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 85v.º.

44 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 19v.º, carta de 17-X-1655; fl. 21, carta de 20-X-1657; fl. 79v.º, carta de 20-II-1678; fl. 82, carta de 25-IX-1680.

45 AZEVEDO, 1873, «Notas», p. 601. Acrescenta Álvaro Rodrigues de Azevedo que «Foram as vigias mais do que preludio dessa milicia, ao diante conhecida pela denominação de *ordenanças*, que, no continente do reino, tres annos depois, o referido D. Sebastião creou, pelo regimento de 10 de dezembro de 1570; eram as ordenanças mesmas, com pequena differença» (AZEVEDO, 1873, «Notas», p. 609; o itálico é do autor).

e Capitão-General⁴⁶. No ano de 1641, e com vigência ao longo do século XVII, as milícias portuguesas foram divididas em tropas de soldo e auxiliares, «ficcando toda a mais gente nas *ordenanças*», à laia de «viveiro de recrutas»⁴⁷.

Em termos metodológicos, diga-se que «As actividades de pirataria e corso podem [...] ser estudadas do ponto de vista dos «agressores» e podem também ser encaradas da perspectiva das «vítimas»».⁴⁸ Em certa medida, este artigo é um exame através do segundo ângulo de observação, ou, se quisermos, através do ângulo de quem observa as vítimas.

Neste momento, proceda-se à destriça fulcral entre pirata e corsário. A regulação da actividade de corso teve somente lugar na centúria seiscentista⁴⁹ e, num plano teórico ou legal,

«O corsário recebia do Estado por que combatia autorização para fazer a guerra de corso. A autorização era formalizada por uma *carta de marca*, credencial que legitimava a sua actuação e a distinguia da pirataria.

«Ao contrário do pirata, o corsário podia licitamente apropriar-se dos navios e embarcações apresados e da carga que transportassem. Essa era, aliás, a sua remuneração.»⁵⁰

Pelo contrário, a actividade do pirata – verdadeiro ladrão marítimo –

«não era a nenhum título legítimo. Qualquer navio, mesmo particular, o podia aprisionar e conduzir a porto nacional para aí ser julgado de harmonia com as leis do país; ou fazer sumariamente justiça se as circunstâncias o justificasse.»⁵¹

Após estas considerações propedêuticas, longas mas necessárias, observe-se agora, seguindo uma

linha cronológica, o que patenteia a documentação sobre a problemática em apreço.

A primeira missiva de importância para a nossa indagação transmite as consequências, sofridas por uma embarcação, das agressões do mar. No dia 20-VIII-1648, oriunda do Rio de Janeiro, apareceu uma caravela⁵² cuja carga o Provedor mandou descarregar, para efeitos de arrecadação dos impostos régios, «por vir muito desbaratada com os mastros quebrados e o talhamar⁵³ aberto»⁵⁴.

Numa epístola posterior, datada de 02-VII-1650, faz-se uma alusão geral aos perigos e às dificuldades patentes na navegação. Aí é referida uma outra carta que transmitia a ordem régia de «serem notificados os almoxarifes de alguns annos que nesta ilha serviraõ» para que se dirigissem «pessoalmente» (à Corte, presume-se) com o propósito de «dar contas de seus resebimentos aos Contos». No entanto, sendo o monarca (à época, D. João IV) «enformado do risco e perigo que avia na passagem», isto é, na viagem até ao Reino, e ainda por outras razões não nomeadas, assentou-se que os Almoxarifes pudessem «dar as ditas contas» por intermédio dos seus procuradores⁵⁵.

Numa carta de 05-IX-1650, o Provedor refere a circunstância de o porto do Funchal não oferecer abrigo cabal às embarcações em casos de temporais e de não existirem meios humanos com as competências necessárias para fazer face a tais ocorrências. Assim, a Coroa é informada de que no porto do Funchal estavam sequestradas, por ordem do Governador Manuel Lobo da Silva, «tres Naos ingrezas» – procedimento este, diga-se, criticado pelo Provedor –, as quais estavam à mercê de dificuldades «por ser [o porto] aberto e tormentoso e não aver marinheiros para se fazerem ao mar nas ocaziõs das tromentas a que se deve acodir cõ toda a brevidade»⁵⁶.

Em missiva de 20-I-1651, os mesmos «navios

46 AZEVEDO, 1873, «Notas», p. 610.

47 AZEVEDO, 1873, «Notas», p. 611; o itálico é do autor.

48 SILVA, 1979, «Pirataria e Corso sobre o Porto (Aspectos Seiscentistas)», p. 298.

49 SILVA, 1979, «Pirataria e Corso sobre o Porto (Aspectos Seiscentistas)», p. 298.

50 GUEDES, 1982, «A Guerra Naval e o Direito», p. 81; o itálico é do autor.

51 GUEDES, 1982, «A Guerra Naval e o Direito», p. 82.

52 «CARAVELA. Caravéla. Embarcação redonda, que anda com velas Latinas, & que de ordinario leva duzentas toneladas.» (BLUTEAU, 1712, *Vocabulario Portuguez e Latino* [...], [vol. II], p. 139). O *Vocabulario Portuguez e Latino*, da autoria de Rafael Bluteau e datado das décadas de 10 e 20 do século XVIII, será usado para clarificar, em função da proximidade temporal, alguns conceitos vertidos na correspondência estudada.

53 «TALHAMÂR. (Termo Nautico.) He o pao, que prêga sobre a roda de proa, & vay adiante cortando a agua.» (BLUTEAU, 1721, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. VIII], p. 25).

54 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 4, carta de 20-X-1648.

55 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 137.

56 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 4v.º.

ingrezes» voltam a ser alvo de referência. O rei ordenou ao Provedor e ao Dr. Gaspar Machado de Barros (que à Madeira veio «con Alcada») para que auxiliassem o Governador – à época, e como já foi referido, Manuel Lobo da Silva – «na condução dos tres navios ingrezes que ora vão para esse Reino»; é referido de novo o «evidente perigo que os ditos navios correm neste porto»⁵⁷, o que com certeza se applicava a outras embarcações.

A carta de 28-X-1651 informa que, dias antes, a 16-X-1651, havia chegado, vinda da Baía, uma caravela «muito disbaratada e cõ hũ mastro quebrado & aberta pelo talhamar e tambem vir em tempo de Inverno a esta Costa». Com o propósito de salvaguardar a carga, o Provedor decidiu, consequentemente, mandar descarregar esta embarcação⁵⁸.

A epístola de 05-III-1651 refere pela primeira vez – tendo em vista o âmbito deste estudo – a actividade pirata. Com efeito, a 25-II-1651 «aparecerão a vista desta cidade» três barcos, um dos quais foi considerado pirata por «ir dando cassa e em alcanse de outro que para os Barbados havia partido desta Ilha». O Provedor enviou, com aprovação do Governador, duas embarcações para «reconhecer o navio [tomado por piratas] [...] com ordem de o rebocarem e meterem no Porto». O navio foi, afinal, achado sem vitalma e assim recolhido ao porto⁵⁹.

A missiva de 03-XI-1651, que se debruça «Sobre os Marinheiros que vieraõ da Corte para marearem a charrua que se foi a Pique», refere de novo o navio rebocado – uma charrua⁶⁰ –, que acabou, enfim, por afundar-se algum tempo depois, a 13-X-1651, ficando «imcapax o navegua-se» na forma estipulada pela Coroa. De facto, vários marinheiros e oficiais – em número de trinta – vieram para «marear[...]» a embarcação e o Provedor, de sua parte, tratou de providenciar-lhes – por intermédio do Almoxarife – «os socorros ordinarios» e a «matalotagem»⁶¹ para a viagem com destino à Corte. O Provedor, em conjunto com o Governador e outros indivíduos, deslo-

caram-se «ao luguar onde a ditta charrua esta[va] no fundo» para aferir se poderia ser recuperada. No entanto, tal se afigurou impraticável:

«ainda que fosse com algũ despendio da fazenda de V. Magestade achamos ser impossivel pelo lugar onde [se] deu [o naufrágio] ser entre pedras & somente tiramos as anchoras deixando os cabos pe- los não cortar & ver se o tempo desfas o navio para que mais comodamente se possaõ tirar inteyros no que ando obrando»⁶².

Um documento de 10-IV-1652 – com a epígrafe «Sobre a charrua que se foi a pique» – faz novamente menção a este assunto específico. Da charrua perdida «defronte desta cidade» do Funchal salvou-se ainda «huã pouca de madeira com 2 pedassos de Mastros», materiais estes armazenados na Alfândega e cuja venda se estava processando, assim como os cabos referidos anteriormente⁶³. Neste particular, em carta de 24-IX-1652 deixa-se escrito que os «cabos velhos» estavam já vendidos e que as ancôras recuperadas – duas – não têm «sahida» na Madeira e a «poderaõ ter nessa Corte»⁶⁴.

Mais uma prova da pirataria no Atlântico pode ser encontrada numa epístola de 14-XII-1651. A 15-IV-1651, de acordo com o Provedor, chegaram à Madeira doze soldados «que hiaõ de socorro» para Angola. O navio em que viajavam «a vista desta Ilha foi tomado de dous Piratas». Por esta razão, estavam os militares «despidos & desarmados», sendo, por conseguinte, providos de armas e vestuário e assegurada a sua estadia – enquanto não voltaram a embarcar – a expensas da fazenda régia⁶⁵.

Outro testemunho deste flagelo é datado de 05-IV-1652. Desta feita trata-se, em concreto, de «mouros» – isto é, de berberes do norte de África (sobre- tudo argelinos), área geográfica sob a influência do Império Otomano⁶⁶. Na carta é dito que a 25-II-1652

57 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 6.

58 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 6v.º.

59 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 6v.º.

60 «CHARRVA. Charrua. Navio de carga, de grande bojo, & da popa estreita.» (BLUTEAU, 1712, *Vocabulario Portuguez e Latino* [...], [vol. II], p. 278).

61 «Matalotagem. A provisao de mantimentos, que se leva nos navios, galés, & outras embarcaçoens.» (BLUTEAU, 1716, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. V], p. 356).

62 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 7.

63 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 9v.º.

64 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 11.

65 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 9.

66 «The Barbary states or [...] the Barbary coast [...] was the term that came to be applied in Europe to the Ottoman Empire's North African provinces. These provinces, corresponding roughly to the present-day states of Algeria, Tunisia, and Libya, were added to the empire in the early 16th century. In the 19th century they all came under more or less formal European, and particularly French, control. For the average European, the Barbary states were synonymous with

chegou uma caravela vinda da Baía. O Provedor afirma – com toda a probabilidade informado pelo mestre, Domingos Franco, «vezinho dessa Corte» – que a caravela, por alturas do Cabo Espichel, afrontou, rechaçando-a, uma embarcação «de mouros com 8 pessoas [de artilharia, com certeza] e 50 homens». O mestre e os seus marinheiros «deffenderão e offenderão matandolhe alguã gente [da embarcação pirata] e ao dito Mestre ferirão com hũ Ballazio e lhe matarão cinco homens de sua Companhia e outros feridos deixando ao inimigo de sorte que intimidado dos emcontros a naõ investio mais». A caravela veio assim à Madeira pela fortuita, presume-se, amenidade do tempo («pelos ventos serem brizas») e por ter ficado danificada «com alguãs ballas assim nas verguas como no casco e a Poupa aberta». Para salvar guardar os direitos régios, o Provedor entendeu fazer descarregar a embarcação⁶⁷.

A presença dos piratas argelinos no Atlântico era «permanente» (ou endémica, diríamos nós) nos inícios do século XVII⁶⁸. Este fenómeno, como observamos – e continuaremos a observação –, persistia em meados da mesma centúria.

No dia 26-X-1652, uma caravela, vinda de Pernambuco, apresentou-se «tam mal tratada como brevemente se vio fazendo muita agoa por tocar no cabo de Nazaret ao sair para fora». O Provedor ordenou o descarregamento do açúcar que transportava, acção esta bem sucedida apesar da embarcação ter dado à costa. Nas suas palavras:

«e apenas estava fora quando deu a Costa quasi chea dagoa naõ perigando nenhũ asucar por lhe fazer as diligencias com os officiaes dalfandega & barcos que lhe naõ faltaraõ a descarga & homes a Bomba para lhe salvar os asucares»⁶⁹.

Em carta ulterior, afirma-se que aportou a 25-

XII-1652 uma nau caravela – assim refere a fonte a tipologia da embarcação –, advinda de Pernambuco, que vinha não obstante «tam mal tratada de vellas, e corrida de hum Pirata cõ hum mastro rendido». Foi descarregada com o fito de não se perderem os réditos reais e para que não fosse corrido o risco de «se perder como foi a passada [a anterior]»⁷⁰.

Além do mau tempo, os navios teriam de arrostar, nestes meados de Seiscentos, os piratas que vogavam no Oceano – e, acresce pormenorizar, nos mares próximos da Ilha da Madeira. Numa missiva do mesmo ano e mês da citada previamente (14-II-1653), o Provedor dá conta de uma ordem régia para a compra de 300 pipas de vinho para aprovisionamento das armadas e naus da Índia⁷¹. Comprado o vinho, esperava-se apenas por embarcações para o transportarem para a «Corte». No entanto, é dada conta da existência de três embarcações piratas «Pechelinguês» que assistem nesta Ilha vay em hũ mes se[m] a quererem larguar, e naõ se sabe trazer preza alguma». Desta forma, os navios que viessem a este espaço insular teriam de estar cientes do perigo e usar de cautela. O que é dito a seguir é assaz representativo da insegurança dos mares da Madeira (neste caso, da costa sul), à mercê de piratas, que inclusive desembarcavam para pilhar recursos (gado). Assim, as embarcações que, do Reino, viajassem para o Funchal,

«correm muito risco, por andarem na Parajem onde os navios dessa Corte vem aportar todos, e elles [os piratas] correm da Ponta de Sam Lourenço ate o Guarajao, huã legoa desta cidade conforme o vento e ja saltaraõ em terra e levarão algũ guado de parte donde se lhe naõ pode ter o encontro»⁷².

Este é a única notícia, na documentação manuseada, de desembarque de piratas na Ilha da Madeira⁷³.

Muslim piracy of the most heinous and brutal kind. [...] Algiers, Tunis, and Tripoli were the leading Muslim pirate cities.» (GREENE, s.d., «Barbary states», p. 78).

67 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 8.

68 GUERRA, 1991, «O Saque dos Argelinos à Ilha do Porto Santo em 1617», p. 66. «Na realidade, o corso argelino, até então [1617] confinado exclusivamente ao Mediterrâneo, atravessara o Estreito e aventurara-se perigosamente no Oceano, passando as ilhas atlânticas, sobretudo aquelas destituídas de meios defensivos eficazes, a constituir um alvo preferencial.» (GUERRA, 1998, «A Ilha do Porto Santo e o Corso Argelino no Atlântico», p. 180).

69 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 11v.º, carta de 24-I-1653.

70 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 12, carta de 18-II-1653.

71 Acerca do vinho da Madeira e do abastecimento das armadas, vejamos VIEIRA, 1998, «A Vinha e o Vinho na Madeira nos Séculos XVII-XVIII», pp. 99-119 e ARAÚJO, 1993, «Os Arquipélagos da Madeira e dos Açores e o Municimento das Armadas nos Séculos XVII e XVIII», pp. 659-665.

72 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 12v.º.

73 A despeito do que, sem menção de fontes, assevera Alberto Artur Sarmiento: «Uns [corsários] e outros [piratas] infestaram a Madeira e Porto Santo: piratas argelinos, corsários de marca, no decorrer das beligerâncias, que se afoutaram tambem ao saque ás povoações

É imperativo questionar: quem foram os pechelinguês? Um dicionário de português dos princípios do século XVIII contém a seguinte definição:

«PECHELINGUE. He palavra, que o povo de Portugal corrompeo de *Flessingue*, por outro nome *Ulissinguen*, Cidade marítima dos Paizes bayxos na Zelandia, celebre pelos seus piratas, tanto assim, que quando fallamos em algum Cossario, ou ladrão, costumamos dizer, *Famoso Peche lingue he fullano.*»⁷⁴

Na língua espanhola, o significado da palavra sofreu mutações e tornou-se mais amplo. Até finais do século XVI, o termo tinha o sentido geográfico restrito acima exposto (Vlissingen); em inícios do século XVII, passou a denominar os marítimos da província holandesa de Zeeland (ou Zelândia); a partir do fim do primeiro quartel de Seiscentos, a palavra veio a designar os holandeses, na generalidade; caminhando para os finais deste século, e já plenamente no século XVIII, tornou-se sinónima de piratas e corsários. O vocábulo caiu em desuso no idioma de Cervantes mas manteve-se na língua de Camões⁷⁵. Em virtude da evolução de conteúdo da palavra, da definição antes exposta e da época aqui estudada, optamos por entender os pechelinguês enquanto representativos dos holandeses⁷⁶.

Datada de 1653, existe outra notícia relativa ao facto de, no Funchal, as embarcações não estarem protegidas do clima rigoroso. Numa epístola de 30-IV-1653, a propósito de duas caravelas nas quais, a mando da Coroa, deveria embarcar vinho, o Provedor diz correr «muita briza» e os «navios não podem estar a capa⁷⁷ neste porto», motivos que os leva-

ram forçosamente a ancorar⁷⁸.

Noutra carta, de 12-III-1654, informa o Provedor que chegaram à Madeira «a Armada da Bolsa» e outras embarcações mercantes com destino ao Brasil. Todavia, devido a um «temporal que neste Porto [do Funchal] tiveraõ», a 16-X-1653, «se levantaraõ delle», e assim um dos navios deu à costa e outro «perdeo o leme & abrio de tal sorte que cõ barcos o ancoraraõ outra vez». O mestre deste último navio, Manuel da Granja, informou o Provedor que a embarcação «hia a pique», e pretendia salvar as mercadorias que tinham por destino Pernambuco. Assim, por estar iminente o afundamento, e pelo facto dos tripulantes terem fugido para outras embarcações, o Provedor, nas suas palavras, com «alguã gente de trabalho & com os [o]fficiais e barcos fui a bordo & fiz emcorar dois navios que hiaõ para os dittos portos & lhe meti a carga que pude & a demais mandei vir para terra & a bordo». Tal iniciativa permitiu salvar uma porção da carga, e mais não se preservou porque o Provedor não logrou «meter a demais [nas embarcações que iam para o mesmo destino] por se fazerem a vella & não quererem arisquar suas embarcações & com os barcos que tinhaõ levado a dita fazenda fis salvar toda mais que pude por vir anoitesendo & o navio ir a pique que na menha seguinte não appareceo». Como se vê, foi posta em prática uma verdadeira operação de emergência de salvamento de mercadorias, e a embarcação acabou por submergir-se⁷⁹. A inexistência de marinheiros para prestar auxílio aos navios – em caso de mar revolto – diagnosticada anteriormente pelo Provedor (em carta de 05-IX-1650) não parece estar patente nesta operação de salvaguarda de mercadorias. Referir-se-ia o Provedor a procedimentos diferentes? Algo teria, entretanto, mudado ou melhorado? Terá exagerado o Provedor em 1650 (porventura por discordar da conduta do Governador)? A «gente de trabalho», agora nomeada, não incluiu marinheiros?

Novamente aparecem os pechelinguês. A 21-VI-1654 chegou ao porto do Funchal uma nau⁸⁰ da Índia,

mal defendidas da costa, como aconteceu em – Caniçal, Fajã dos Padres, Paúl, Porto do Moniz, S. Vicente, etc.» (SARMENTO, 1942, *Ensaíes Históricas. Ilha da Madeira. D. João IV – D. Afonso VI – D. Pedro II – D. João V*, p. 168).

74 BLUTEAU, 1720, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. VI], p. 342; o itálico é da fonte.

75 SLUITER, 1944, «The Word Pechelingue: Its Derivation and Meaning», pp. 692-693 e 697.

76 Nas cartas particulares do mercador Diogo Fernandes Branco, que abarcam os anos de 1649 a 1652, são também mencionados pechelinguês; assim, temos «mestres Pechelinges que andão no mar» (carta de 09-VIII-1649), «hum navio pirata [...] pechelongue[sic]» (carta de 25-V-1651) e um navio pirata «que se não sabe [...] ser turco se pechelinguês» (VIEIRA, 1996, *O Público e o Privado na História da Madeira*, vol. I, pp. 104, 209 e 217).

77 «Capa. (Termo Nautico.) Estar à capa. Porse à capa. He marcar a vela grande, até metade, atar o leme, & entregar na tormenta o navio

ao vento» (BLUTEAU, 1712, *Vocabulario Portuguez e Latino* [...], [vol. II], pp. 117-118).

78 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 13.

79 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 14v.º.

80 «NAO. Embarcação grande, de alto bordo, mais comprida, que larga. Anda com velas, & he mercantil, ou de guerra. Não he sempre synonymo de navio.» (BLUTEAU, 1716, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. V], p. 671).

a qual, diz o Provedor, teve um «encontro [...] com 4 navios Pechelingues na altura de S. Miguel [e] vinha destrossada com muita gente morta, e muitos feridos, causa por que arribou a esta Ilha». O Provedor, em conjunto com o capitão da nau, considerou ser serviço real informar o poder real da chegada desta nau, o que implicava a disponibilidade de uma embarcação para transportar o capitão até à Corte. Não havendo, no porto, qualquer navio português para esta tarefa, assentou-se no que se segue: «determinamos fosse o Capitão Genoves que da Ilha do Fayal vinha ja com elle [ou seja, em companhia da nau] fretado por conta de V. Magestade». No entanto, também a embarcação deste capitão genovês veio ferida da jornada no Oceano: «por vir com a ensarsea⁸¹ quebrada, vergas rendidas & algũs balazios pelo costado foi necessario [...] darlhe todo o apresto necesario por conta da fazenda de V. Magestade». O Provedor menciona ainda o estado da nau em termos de tripulação e de meios – materiais e humanos – de defesa. De facto, veio «falta de Gente do mar que nesta Ilha não ha; faltalhe murrea⁸² & ballas, assy de mosquete como de Artelharia.» Além disto, «Arrebentoulhe huma pessa [de artilharia] & outra ficou aberta, [e] tambem lhe falta Infantaria». O Provedor sugeriu ao monarca que a nau fosse municada da pólvora, do murrão e das balas – de mosquetes e de artilharia – que foram recuperadas do navio naufragado, de Manuel da Granja, a que acima fizemos alusão⁸³. O rei acabou por providenciar «municoes» para a «deffensa» da nau, as quais foram trazidas por duas embarcações, mediante o que se vê em epístola de 15-X-1655⁸⁴.

Informações adicionais sobre a configuração e as condições do porto – ou da baía – do Funchal são perceptíveis na documentação. Em carta datada de 05-IX-1654 apercebemo-nos de que o rei havia ordenado que o Provedor enviasse 300 pipas de vinho, numa armada, para a «Corte», das quais 243 pipas foram distribuídas e carregadas em várias embarcações. O Provedor afirma, contudo, que no dia em que

partia a armada havia aportado uma charrua que trazia outra ordem régia: a de fazer vender os vinhos e transportar 100 pipas da bebida, nesta mesma charrua, para Pernambuco. Porém, lê-se,

«pellos ter embarcados [aos vinhos] & as naos andarem levando as Ancoras os não pude conduzir a terra, e estar cheguado o tempo de Inverno & ser este Porto aberto temendo o Risco que podia haver na Armada & nao da India & por ser necesario outro tanto tempo para se tirarem não requeri ao General os mandasse lansar em terra»⁸⁵.

Em documento posterior (18-X-1654), novamente se referem as cautelas a ter com o tempo no porto do Funchal. O Provedor desculpa o não envio, numa nau da Índia, de autos de despesas com embarcações, «pela brevidade com que a expedi [à dita nau] que a não ser assy no dia seguinte corria muito risco por ventar sul que neste porto he muy tormentozo»⁸⁶.

Em carta de 15-X-1655, já citada anteriormente, é expressa mais uma notícia – a última – da actividade dos pechelingues. Com efeito, diz a fonte que uma embarcação – denominada Jesus Maria José – foi tomada «dos Pechelingues onde se perdeo o que trazia»⁸⁷.

Uma curta missiva, mas plena de conteúdo (de 08-X-1658), intitulada «Sobre se fazer Alfandega em S. Cruz», aborda indirectamente o flagelo da pirataria nos mares da costa sul da Madeira, a propósito da Alfândega de Santa Cruz e da articulação entre esta e a (ou a subordinação desta à) Alfândega do Funchal. Ao Provedor foi ordenado que informasse a Coroa (em 1658 era regente D. Luísa de Gusmão) «aonde he oje Alfandega [de Santa Cruz] & donde se despachaõ as fazendas que a ella vaõ». E a resposta consistiu em declarar que «Ha muitos annos que aquella Villa não vai navio algũ tomar nem lansar fazendas» e que, mesmo que algum navio tomasse «aquella Porto corrido de algũ Pirata lhe mete o Juiz della hũ guarda a bordo e com elle vem a este Porto para que se não descaminhe cousa alguã delle». Era unicamente na Alfândega da capital que tinham lugar as trocas ex-

81 «ENXARCIA, Enxârcia, ou Encarsea. Toda a cordoalha de hum navio.» (BLUTEAU, 1713, *Vocabulario Portuguez, e Latino* [...], [vol. III], p. 165).

82 «MURRAÕ de Mosquete, Arcabuz, &c. He huma corda de estopa bem pisada, & calcada, que se acende, para se tirar com as ditas armas, & sempre traz fogo, tem se lhe apagar.» (BLUTEAU, 1716, *Vocabulario Portuguez, e Latino* [...], [vol. V], p. 643).

83 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fls. 15-15v.º, carta de 23-VII-1654; veja-se ainda fl. 16, carta de 17-VIII-1654.

84 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 19v.º.

85 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 16v.º.

86 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 17.

87 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 19v.º.

ternas – onde se procediam, pois, às «cargas & descargas dos navios». A Alfândega de Santa Cruz servia, digamo-lo assim, somente nas trocas internas – do vinho –, dado que «so la se despachão algumas pipas que ao Porto desta cidade se vem embarcar»⁸⁸.

Um relato pungente acerca das consequências do mau tempo e da exposição do porto do Funchal ao mesmo pode ser colhido em missiva de 05-XI-1657. A 27 do mês anterior – Outubro –, uma tormenta desbaratou e fez naufragar embarcações fundeadas no Funchal e ocasionou, inclusive, perda de vidas (tripulantes de embarcações e oficiais alfândegários). Não resistimos a transcrever o relato que deixou lavrado o Provedor:

«foi tal a tromenta que deu nesta Ilha de repente que em menos de 6 oras se desarvoraraõ & estando neste Porto des navios, não foi bastante para deixarem de vir a costa sette & hũ sem mastros escapou por estar muito fora & os 2 se fizeraõ a vella cõ muito risco & dos perdidos foi hũ, este do Rio de Janeiro [que havia chegado a 22-X-1657, com açúcar, para esta Ilha da Madeira] com a metade da carga de que se salvaraõ ainda em terra seis caixas por estarem entre as cubertas & as mais se perderaõ & so escaparaõ alguñs couros pela diligencia que fis. Nos quaes navios morreo quantidade de gente & 2 guardas dalfandega que nelles estavaõ de guarda a saber o proprietario Antonio Gonçalvez Campos & Manoel Cabral Serventuario»⁸⁹.

Pouca ventura tinham, na realidade, alguns navios que, no Atlântico – e ao largo da Madeira –, sofriam ambos os perigos que temos vindo a observar: piratas e tempestades. À Madeira havia aportado (sabemo-lo por carta de 12-III-1660) uma embarcação de Pernambuco, que viajava «em companhia da frota⁹⁰» e se dirigia para a Ilha Terceira, nos Açores. O Provedor declara que esta embarcação separou-se da frota após 67 dias de jornada e que «andando algũs para tomar a Ilha 3.^a ocorreo hum Pirata com que derrotou das Ilhas & veyo portar nesta depois de 28 dias com que se acharaõ faltos de mantimentos». Desta forma, chegou e ancorou a 25-I-1660, mas «ao outro dia» acometeu-se-lhe um «vento sul com que

se viraõ de sorte que se não poderaõ levantar por ancorar muito em terra, e a gente emfadada do mar vendo o risco que corriaõ dezempararaõ o navio e se meteraõ pela terra». O Provedor impediu de imediata esta defecção dos tripulantes, fazendo-os voltar a bordo da embarcação, na qual «met[eu] huã ancora & amarra»⁹¹.

Se até esta altura a documentação menciona piratas – ou, como igualmente constatámos, «Mouros» e pechelingues –, agora, numa carta 10-X-1660, há uma alusão inequívoca a corsários e à actividade de corso. Refere o Provedor que à Madeira havia chegado «hũ françez que andava com Carta de Marqua [ou carta de corso] de V. Magestade». O francês, «Sus-tus de Billis», vinha num navio «que disse ser sahido de Cadix que hia para Canariaz que trouche a este porto», e peticionou no sentido de obter permissão para descarregar e vender a carga e o próprio navio. O Provedor ordenou o descarregamento na Alfândega, dado que a embarcação «vinha incapas de poder fazer viagem» e que parte da carga – azeite, sal, trigo e «alguãs fazendas sequaz» – «tinha danno por se a vir comido com a agoa que emtrou pelo sal com os Balazios». Ambos – a carga e o navio – foram postos a vender, permitindo um certo encaixe fiscal em prol da fazenda real. A actividade do capitão francês não cessou aqui: consoante se lê depois no documento, «o dito Capitaõ se foi a seu corso a Costa de Berberia & dahi avia de passar a essa Corte»⁹².

Novos piratas ou corsários voltam a surgir pouco tempo depois. Lê-se num documento de 16-XII-1660 que à Ilha da Madeira havia aportado uma nau provinda de Pernambuco, com açúcar, pau brasil e courama, que «depoiz de andar 30 diaz nessa Costa [de Portugal continental, com toda a probabilidade por alturas de Lisboa] se vio abriguar desta Ilha fazendo agoa corrido de 4 navioz que disse [...] serem de Mouroz». Mas não só. Acrescenta-se ainda que «a vista deste porto andavaõ doiz [navios?] que soubemos eraõ ostemdeztes com huma preza franceza que botou a gente em terra». O Provedor colheu desta mesma gente a confirmação de «ser o dito pirata ostendes» e de terem sido vistos, nas imediações da Ponta do Pargo, «4 navios e que [se] emcontrara antre elles hũ que andava sem gente e cheio de agoa». Em prol dos interesses reais e dos agentes privados

88 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fls. 21-21v.º.

89 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 23v.º.

90 A frota da Companhia do Comércio do Brasil. Veja-se a nota 8.

91 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 25.

92 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fls. 71-71v.º.

implicados no comércio, e «pelo priguio que podiaõ ter a vista dos Piratas e rigor do tempo que podia dar com elle a Costa», o Provedor mandou descarregar a nau referida, a qual, depois de reparada, seria novamente carregada e navegaria em direcção à Corte⁹³.

Quem seriam os ostendeses? Rafael Bluteau escreve que «OSTENDE» é uma «Cidade marítima dos Paizes bayxos, no Condado de Flandes, sugeyta ao dominio de Castella.»⁹⁴ Ou seja: flamengos – e inseridos no Império Espanhol.

Em missivas posteriores há acréscimos, em termos informativos, aos factos relatados. Por carta de 28-XII-1660, o Provedor declara e confirma que teve notícia – «per huñs Roubados [cativos] que aqui vieraõ françezes e avizos que teve o Governador da villa da Calheta» – de que a nau em questão estava ancorada, e que «ao mar della [o mar ao largo da Calheta, supomos], andavaõ tres navios, e a balrravento destes, outro dezarvorado que paressia não trazia gente». O Provedor envia uma embarcação ao encalço deste último navio, a «ver se podia dar com elle», e no encontro que houve verificou-se que uma outra embarcação já o havia encontrado, a qual «o acompanhou no reboque e o meteo na Ponta do Sol donde foi o Juiz daquela villa a ella com escriptaës, emventariou o que nelle avia e o remeteo a esta Cidade com 5 barcos e gente». Eram estes o seu estado e as suas características: «vinha ja muito cheio de agoa [...], não trazia mais que pedra duas ancoras, huã fateicha⁹⁵ e hũ cabo entre a agoa, com que esta ancorado e 4 pessas de ferro & se acharaõ duas cartaz nelle por donde se ve ir de Tanarife para Cadix o navio mostra ser de 100 pipaz sem vella alguã nem cabo de comçideração & os mastros e vergas em baixo, e o casco passado pellas obras mortas com alguñs balazios de Artelharia e mosquetaria». O Provedor entendeu colocar em pregão o navio, com vista à venda, de molde a assegurar os gastos já ocorridos e porventura conseguir algum lucro para a fazenda régia⁹⁶. Por intermédio de carta datada de cerca de meio ano depois – 01-VII-1661 –, ficamos a

saber que este navio era um «Pataixo»⁹⁷ e que, devido ao seu estado deplorável, as despesas realizadas eram de grande monta, «por não estar huã so ora sem gente pela muita agoa que fazia». E eis que, entretanto, os ventos agrediram também o navio: «hũ tempo noroeste [...] o foi arriar da parte em que estava quebrando huã amarra & cabo que foi perdido acodendolhe com barcos com a menor despeza que foi possível». O Provedor resolveu-se a arrematá-lo por 70\$000, na constatação de que maior perda – e nenhum lucro para a fazenda real – poderia ocorrer⁹⁸.

Se anteriormente comprovámos a presença de piratas nas imediações da orla costeira a leste do Funchal – da Ponta de S. Lourenço até ao Garajau (cuja ponta constitui o limite este da baía do Funchal, como sabemos) –, agora apercebemo-nos igualmente da sua deambulação nos mares a oeste da capital, nas águas contíguas ao concelho da Calheta, sudoeste da Ilha da Madeira. Uma costa sul, portanto, sitiada por piratas.

Em carta datada da véspera do dia de Natal de 1660, novamente se refere uma nau – que transportava açúcar, muito provavelmente proveniente do Brasil – «que per temporal & corrida de Piratas aqui veyo portar»⁹⁹.

Em epístola de 20-X-1661, conta o Provedor que um navio adveio «desmastreado», pois, «correndo com [a] Armada¹⁰⁰ da Ilha Terseira para essa Corte», sobreveio-lhe um temporal e «lhe levou os mastros», e por «Mizeriçordia» divina abrigou-se no porto do Funchal¹⁰¹.

A 12-XI-1662 acercou-se do Funchal uma embarcação, originária de Pernambuco, com açúcar e tabaco para este espaço insular. A sua jornada no Oceano durou 65 dias «com alguãs tromentas que teve»¹⁰².

Informações sobre relações internacionais – de relevo em virtude da influência que os relacionamen-

93 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fls. 26-26v.º.

94 BLUTEAU, 1720, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. VI], p. 133. Hoje a cidade é parte da Bélgica.

95 «FATEXA. Fatéxa. A ancora dos barcos.» (BLUTEAU, 1713, *Vocabulario Portuguez, e Latino* [...], [vol. IV], p. 41).

96 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 26v.º.

97 «PATAXO. He navio de guerra, que de ordinario anda em companhia de outro mayor, & serve de guardar a boca de hũ porto, ou de hum rio. Tambem sahe a descobrir o mar, & a reconhecer embarcações, que demandão a costa.» (BLUTEAU, 1720, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. VI], p. 315).

98 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 28v.º.

99 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 26.

100 A armada da Companhia do Comércio do Brasil. Veja-se a nota 8.

101 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 28v.º.

102 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 32v.º, carta 13-XI-1662.

tos entre os estados europeus tinham na navegação, no comércio e nas actividades de corso e pirataria no Atlântico – podem igualmente ser lidas nesta documentação. A 02-V-1662 veio «hũ françes da Ilha de Sam Miguel com 70 moyos de trigo e querendo fazer partidas com algũs mercadores de parte do trigo, ou com todo». O Provedor informa o poder real de que esta embarcação trazia «despacho para essa Corte» e que saiu da Madeira com cerca de meia centena de moios de trigo, «botando os mais em terra & depois de partido se dis hia para as Ilhas de Canaria terras de Castella, deixando o mercador que trazia em terra». Confessa o Provedor não saber o que proceder, já que, tendo o navio por destino o Reino, «não poderá ser obrigado, nẽ Eu a fazer lhe dano algũ mas sendo que tinha ido a Castella (como se dis vulgarmente) não sey o como me hei de aver com esta nasção, que ao prezente tem pazes com todos; o qual he livre para poder fazer». O Provedor solicita ordens reais porquanto estava implicado o transporte de trigo – cereal fulcral na subsistência – do «Reyno de Portugal a Castella»¹⁰³.

Cerca de um ano depois, os ostendeses voltam a cometer danos. Assim, escreve ao soberano o Provedor, na sequência do assunto anterior: «antes que V. Magestade me mandasse o como me avia de aver sobre esta materia veyo o [mesmo] navio ainda cõ algum pouço trigo, com menos o mestre e mercador». O barco havia sido atacado por flamengos e, note-se, acabou por ser salvo por uma embarcação de guerra inglesa:

«na altura dessa Barra [do Tejo, presume-se] foi tomado, de hum navio ostendes e de noite lhe fogirão depois de lhe tomarem muita fazenda e trigo por lhe vir dando cassa ao dito ostendez hũ navio ingles de guerra e lhe levarão ao mestre e merçador consigo por lhe fiçar na Nao»¹⁰⁴.

Qual o significado da presença de ostendeses no Atlântico? Na verdade, estes flamengos – conjuntamente com os de Dunquerque – tornaram-se instrumentos bélicos ao serviço da Coroa Espanhola¹⁰⁵, primeiramente na luta contra os holandeses.

Depois, a acção agressora destes piratas ou corsários, no contexto da Restauração (1640-1668), virou-se para navios portugueses e estrangeiros que exerciam comércio com Portugal. Com efeito,

«El estallido de las rebeliones de Portugal y Cataluña, en 1640, alteró la situación estratégica. Era evidente que neerlandeses y galos apoyarían a los sublevados y una nueva obligación de los corsarios flamencos era evitar que esto sucediese. Se intentó atraerlos a la Península Ibérica para que su presencia tuviese un peso decisivo en acabar con la rebelión.»¹⁰⁶

Filipe IV concentrou-se na situação de revolta portuguesa¹⁰⁷ e, por consequência,

«Los corsarios flamencos, ahora mencionados como «ostendeses» en la documentación [Dunquerque havia caído em 1646], encontraron una nueva zona de acción en la costa lusa. Desde los puertos gallegos (La Coruña y Vigo) empezaron a perseguir a los mercantes que comerciaban con los sublevados. Entre los armadores y capitanes corsarios destacaron por su actividad Antonio Nicolás Van der Zipe («Vandersipe» en la grafía española) que, desde el puerto de Vigo, persiguió con éxito al comercio pretendidamente neutral de holandeses, ingleses y franceses (sólo una pequeña parte de las capturas era portuguesa). [...]

«El reconocimiento de la independencia de Portugal acabó con esta posibilidad para los corsarios flamencos.»¹⁰⁸

A estratégia dos ostendeses de atacar as embarcações estrangeiras que comerciavam com os portugueses explica a perseguição, patente no passo

106 OTERO LANA, 2005, «El Corso del Flandes Español como Factor de Guerra Económica», p. 128.

107 Durante a Guerra da Restauração, «As opções da monarquia hispânica foram em grande medida condicionadas durante quase duas décadas pelo conflito com a França. Apesar de ter havido recorrentemente vozes em contrário no Conselho de Estado, Filipe IV definiu sempre a repressão da sublevação da Catalunha como uma prioridade em relação a Portugal [...]. Apesar da queda de Barcelona em 1652, só depois de 1656 é que a recente vitória militar sobre os Franceses e a segurança das posições na Catalunha permitiu a Filipe IV voltar-se, finalmente, para a frente ocidental.» (MONTEIRO, s.d., «A Guerra da Aclamação», pp. 272-273.

108 OTERO LANA, 2005, «El Corso del Flandes Español como Factor de Guerra Económica», p. 130.

103 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 31, carta de 18-V-1662.

104 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 33, carta de 15-VI-1663.

105 OTERO LANA, 2005, «El Corso del Flandes Español como Factor de Guerra Económica», pp. 117, 124-125 e 126.

documental anteriormente descrito, movida por um barco de guerra inglês (decerto com a tarefa de escoltar navios mercantes).

Em 1663, ao Funchal aportaram – carta de 14-VI-1663 – dois navios vindos da Baía, um dos quais se dirigia para o Porto e aqui fundeou por causa de um mastro quebrado e por meter água («e agoa que fazia»), com certeza devido à extensão da viagem e ao tempo rigoroso¹⁰⁹.

Uma outra embarcação vinda do Brasil, ancorada no porto do Funchal, foi danificada por «hũ grande Sul que lhe deitou os mastros abaixo», não prejudicando contudo a sua carga¹¹⁰.

A 08-IV-1665, uma caravela, oriunda da «Capitania da Parahiba» e destinada à «Corte», arribou «por falta de tempo» – quer dizer, provavelmente devido à ausência de ventos favoráveis à navegação. Ademais, vinha com o «talhamar & proa desfeita, & cõ muita agoa que fazia a caravella pelo dito talhamar»¹¹¹.

Um outro navio, vindo do Rio de Janeiro – com carga de «700 & tantas caixas», com certeza de açúcar – e que se dirigia para a «Corte», arribou ao Funchal «com hũ mastro quebrado»¹¹².

Em carta de 28-VI-1668 é dada conta de uma caravela que havia saído da Madeira – na qual, segundo o Provedor, se remetia «aos Contos as contas do Capitão Ignacio de Vasconcelos Recebedor que foi das Alfandegas desta Ilha os annos de 63 & 64» – e que foi «tomada dos Mouros»¹¹³.

Em relato do ano seguinte voltam a ser referidos «Mouros». A 21-XII-1668 aportou um patacho originário do Pará, com mercadoria de açúcar, cravo e tabaco, que, «acossado de Mouros, nessa costa [de Portugal continental, decerto], se recolheu neste Porto» do Funchal¹¹⁴.

A 12-X-1669 chegou uma fragata¹¹⁵, vinda de Paraiba, que «vinha em direitura para a Ilha de Sam

Miguel». No entanto, lê-se que «arribou a Ilha 3.^a com os Mastros quebrados adonde os fes & fornecesseu de mantimentos», de modo a prosseguir a jornada até o destino final. Porém, nova contrariedade ocorreu. Com efeito, ali «foi tam grande o temporal que lhe deu» que se viu, finalmente, forçada a arribar à Madeira¹¹⁶.

Outra embarcação – uma nau caravela –, vinda do Rio de Janeiro com carga de açúcar, e que se dirigia para o Reino, «deu a Costa» no perímetro da Capitania de Machico, onde se localizava a Alfândega de Santa Cruz, «por serem muitos» os temporais. Contudo, a carga foi salva, e ficou salvaguardado desta maneira o «fisco Real»¹¹⁷.

Um relato circunstanciado e relevante das várias dificuldades – decorrentes de intempéries no Oceano Atlântico e também no Índico – que uma embarcação poderia enfrentar pode ser lido na carta de 17-IV-1674, «Sobre a naveta da India». Certa noite, o Provedor foi avisado do aparecimento de uma nau «que mostrava ser da India». Como deixou escrito, «por ser ja a deshoras» foi em alcance da embarcação, «que vinha lōge», com alguns oficiais da Alfândega. Para atingir este desiderato, fez aparelhar sete barcos: um para ele e os oficiais e os restantes para os arrais e «companheiros». A nau «lansou fundo neste Porto» de madrugada. Dialogou, depois, com o capitão, que lhe comunicou ser o «cabo» desta embarcação e de outra «que ao sahir de Goa vinha em sua Companhia». Um temporal, porém, fez com que ambos os navios se separassem – isto é, «cada hũ seguira seu norte». Após esperar e não se encontrar com a segunda nau, o capitão «seguira seu caminho em demanda da 3.^a ou Fayal». Mas a fortuna não esteve, de facto, do seu lado. Com efeito, «com tormentas nenhũa [das duas ilhas dos Açores] pudera tomar, esperando na primeira que teve 7 dias & na 2.^a 12, & como trazia muita gente morta, & outra doente cõ so 3 pipas de agoa & sem mantimentos se viera a esta Ilha». Solicitou, assim, o aprovisionamento de «amarras, gente, mantimentos & [que o Provedor] acodisse pela fazenda de V. A. com todo o maes necesario», o que foi providenciado. Ajunte-se que o capitão se apresentava «maltratado» e somente dispunha de «6 homes saõs porque lhe morreraõ dez & 8 vieraõ doentes». A estes últimos o Provedor

109 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 33.

110 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 40v.º, carta de 03-XI-1664.

111 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 42, carta de 15-IX-1665.

112 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 46v.º, carta 25-X-1667.

113 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 47.

114 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 50v.º, carta de 26-VII-1669.

115 «FRAGATA. [...] A Fragata de Guerra, he navio de alto bordo, & tem só duas cubertas. Há fragatas leves, de huma só cuberta, que levaõ de dezaseis até 25. peças de Artilharia.» (BLUTEAU, 1713, *Vocabulario Portuguez, e Latino* [...], [vol. IV], p. 195).

116 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 50v.º, carta de 29-X-1669.

117 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 58, carta de 17-IV-1674.

encaminhou para a Misericórdia¹¹⁸. O novo Provedor, Ambrósio Vieira de Andrade, filho do anterior, Francisco de Andrade, que entretanto havia falecido, debruça-se, um mês depois – em epístola de 18-V-1674 –, sobre a mesma matéria. Aí afirma que seu pai, a expensas da fazenda real, tinha vindo a fornecer «todo o necesario» à nau e que pretendia fretar uma caravela para levar ao conhecimento do poder real a despesa efectuada. No entanto, os ventos do quadrante sul voltam a causar uma tempestade, no dia 18-IV-1674, na zona da baía do Funchal, acontecimento este que esteve, na realidade, na origem do falecimento do antigo Provedor, passado que foi um mês, a 14 ou a 17-V-1674 (o documento, não sendo inequívoco, apresenta ambas as datas). Leia-se a fonte, escrita com tinta em certa medida dramática:

«sobreveyo tam grande temporal de vento sul que vendo o meu Pay o grande risco que corria com o Governador João de Saldanha, se embarcaraõ com todos os barcos, Amarras ancoras, cabos & gente, comtodo o rigor do tempo com mares [...] emcapellados vendosse perdidos ao embarcar & desembarcar, athe que chegaraõ e com suas prezensas e[?] grande trabalho a puzeraõ a salvo gastando desde a matina, ate parte da noute, sendo o trabalho excessivo do qual lhe naçe huã grave infirmitude de que faleceo a 17 do corrente»¹¹⁹.

A 12-XI-1680 arribou uma embarcação, destinada à «Corte», com infiltração de água – uma «agoa aberta» – «e o mastro do traquete»¹²⁰ rendido». Por esta circunstância, procedeu-se à descarga do açúcar que transportava, o qual consistia em 290 caixas, muitas danificadas pela água do mar infiltrada («comidaz pela agoa que fazia»). Um outro navio chegado a 20-XII-1680, vindo de Paraíba, e igualmente dirigido para o Reino, com 280 caixas de açúcar, enferma-va também de «agoaz abertaz». A primeira embarcação «dahy a poucoz tempoz com os temporaiz que ouve nesta ylha se perdeu», em conjunto com outros cinco navios, dois de nacionalidade portuguesa e três estrangeiros¹²¹.

Em missiva datada de 08-V-1689 encontra-se exarado que havia arribado, «com temporal de Bri-raz», uma caravela que vinha de Mazagão e que pretendia dirigir-se para a «Corte». O «Capitam Mestre e Pilloto» solicitou mantimentos para esta viagem, ao que o Provedor deu provimento¹²².

Um mandado real de 16-IX-1690 ordenou ao Provedor que prestasse assistência, «ao que fosse necessario», a uma fragata que trouxe para o arquipélago o novo Governador, D. Rodrigo da Costa, e que levou o cessante, D. Lourenço de Almada. O Provedor inteirou-se das carências da embarcação – 50 pipas de aguada –, «que só [...] [lhe havia mandado] a lanxa para se lhe conservar». As pipas foram enviadas numa charrua «pellas não poder tomar a dita Nau», a qual fez-se ao mar por causa de condições climáticas adversas. Com efeito, lê-se na carta que, «amcorando em 21 de outubro [de 1690] logo no dia seguinte se fes a vella com tanto tempo que ficou a [a]marra por não perigar e como não amcorasse mais, a mandei tirar». A amarra e a âncora da embarcação ficaram em armazém a esperar ordens reais quanto ao seu destino¹²³.

Em finais do ano de 1690 – mais precisamente a 18-XII-1690 –, a Ilha do Porto Santo é acometida de piratas franceses. Na carta de 21-I-1691 pode constatar-se que «hum navio francez e huã barlandra com gente levantada saquiaraõ aquella Ilha; debaixo da sua bandeira»¹²⁴. Intentou-se tomar algumas provi-

122 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 158.

123 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 102v.º, carta de 25-XI-1690.

124 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 105v.º. Este nefasto acontecimento foi fixado para a posteridade, com diferente dia, nos Anais desta Ilha: «pelos anos de mil seiscentos e noventa aos onze de Dezembro dois piratas franceses infestaram esta ilha, levando consigo a prata, ornamentos e livros da Igreja: e foi tão repentina a invasão que apenas o vigário, o doutor Estevão Lomelino de Vasconcelos, pode consumir as sagradas fórmulas, e recolher-se ao Pico do Castelo, em companhia dos beneficiados Francisco Ferreira Serpa, Manuel de Mendonça Arrais e Baltasar de Mendonça Vasconcelos, o que tudo consta de um livro da Paróquia desta ilha que tem por título «Livro das Eleições dos Ministros do Couro»» (VIEIRA, RIBEIRO, 1989, *Anais do Município do Porto Santo*, p. 14). Veja-se também PEREIRA, 1965, *Piratas e Corsários nas Ilhas Adjacentes*, pp. 59, 99, 111-112, 256-257 e 279.

A pequena ilha apresenta um historial de pilhagens nos séculos XVI e XVII. Os saques inequivocamente registados para a posteridade ocorreram: em 1552, por franceses; em 1566, de novo por franceses, capitaneados por Bertrand de Montluc; em 1595, por ingleses; em 1617, por argelinos, protagonistas do «mais violento saque da história porto-santenses»; e, em 1690, como vimos, por franceses (GUERRA, 1991, «O Saque dos Argelinos à Ilha do Porto Santo em 1617», pp. 58, 61 e 77). Acrescem ataques de franceses em 1590 e de mouros em 1600 (PEREIRA, 1965, *Piratas e Corsários nas Ilhas Adjacentes*, p. 49; VIEIRA, RIBEIRO, 1989, *Anais do Município do*

118 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 57v.º.

119 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 58v.º.

120 «TRAQUETE. Vela pequena, atada à peça mais alta do mastro grande» (BLUTEAU, 1721, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. VIII], p. 253).

121 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 77v.º, carta de 05-XI-1681.

dências para diminuir os efeitos deste flagelo naquela ilha, como a que consistiu em fornecer espingardas aos portosantenses. A partir de missiva datada de 5 anos após esta ocorrência funesta – 07-I-1696 –, observamos que o Provedor pretendia entregar, por ordem real, espingardas ao Governador do Porto Santo. Os moradores desta Ilha, não obstante, teriam de as custear, o que se afigurava impossível – muito em consequência do saque de 1690. Veja-se o que mais adiante diz o documento:

«O General Dom Rodrigo da Costa dando conta a V. Magestade da Entrada dos francezes na dita Ilha foi V. Magestade servido mandar lhe remeter 100 Espingardas pederneyras, e outras municões para a mesma Ilha o quoa as mandou entregar ao Governador Donatario para as repartir com os moradores della, como o fez, e querendo Eu mandar entregar estas na forma que V. Magestade me manda diz o dito Governador que não estão os moradores da dita Ilha capazes de pagarem as ditas Armas pela pobreza em que se achão despois do Roubo dos francezes»¹²⁵.

Uma carta da mesma data da anterior, dirigida ao Secretário de Estado, menciona que as armas ficaram na Alfândega do Funchal – por uma razão que não chega a ser nomeada neste documento¹²⁶. Terão chegado ao Porto Santo?¹²⁷

Em carta de 19-XII-1691, a propósito de uma

terça parte de uma embarcação – intitulada N.^a Sr.^a da Boa Nova e S. Roque – pertencente a um devedor à fazenda real (culpado de descaminhos), o Provedor ordenou a realização de sequestro a esta propriedade. Contudo, o mar e os ventos imprevisíveis trocaram as voltas ao Ministro do Rei: «neste tempo por ser este porto aberto; com o temporal que lhe sobreveio, se fez a vella [a dita embarcação] com parte da carga que tinha para essa Cidade» (de Lisboa)¹²⁸.

Um último documento relevante, da mesma data (19-XII-1691), deveras fecundo no tocante à actividade de corso, merece a nossa atenção. Vejamos o que é expresso. Ao Funchal havia chegado, em Outubro desse ano, uma charrua francesa, com cerca de 140 homens, «a quoa andava a corsso». Tinha vindo tomar mantimentos e fazer aguada, «tudo debaixo da Bandeira de França dizendo herá navio de guerra». O Governador D. Rodrigo da Costa logo entreviu, através de bandos, estipulando que «nenhuã pessoa de quoaquer callidade que fosse comprasse fazendaz nem fizesse outro algum negossio com ellez», porque, na verdade, a sua carga – «fazendaz e dinheiro» – «era de huã Preza que avião tomado Castelhana, e se dizia por esta prassa seria levantada a gente della por não sêr conhesido o dito Cappitam de nenhum mercador francez dos Rezidentes aqui». Outro caso é igualmente mencionado. Declara o Provedor que uma embarcação, da mesma nacionalidade, com 150 homens sensivelmente, havia chegado à «Villa de Santa Cruz donde emcorou com huma Preza thomada aos Inglezes que vinha de Amburgo para esta Ilha». A embarcação «se levantou daquelle porto [de Santa Cruz] para vir para este do Funchal» e, de caminho, tomou outros dois barcos: um «navio Inglez que já tinha dado fundo neste Porto, e se havia levantado com tromenta; como tambem huã somaqua»¹²⁹ que logo largou por não ter nenhuã carga». O capitão pretendia vender estas presas na Madeira, mas foi interdito pelo Governador, que, em concordância com o Provedor e com o Procurador da fazenda régia (a quem tinha solicitado opinião), asentou que «não comvinha a dita venda, nem aos Inglezes por modo de Resgate como querião os mercadores a quem vinhaõ comsignados os ditos Navios.» A 19-XII-1691, data da redacção desta carta, «dezaparesseio huã das

Porto Santo, p. 14), e ainda, em 1615, de argelinos (GUERRA, 1998, «A Ilha do Porto Santo e o Corso Argelino no Atlântico», p. 184). Jorge Valdemar Guerra sintetiza: «A ilha do Porto Santo, situada numa latitude africana logo abaixo da embocadura do Estreito e separada da Madeira pelo mar traiçoeiro da Travessa, em função do seu extenso areal, desprovido de quaisquer fortificações, constituía obviamente uma presa de fácil penetração. Vivendo sob o constante estigma das ameaças vindas do mar, quando ocorria alguma agressão perpetrada por piratas ou corsários, fossem eles cristãos ou norte-africanos, insusceptível de ser repelida na praia, só restava aos angustiados moradores refugiarem-se nos montes sobranceiros à vila do Porto Santo, regra geral no Pico do Castelo, levando consigo tudo o que fosse possível transportar, abandonando-a à voragem dos assaltantes.» (GUERRA, 1998, «A Ilha do Porto Santo e o Corso Argelino no Atlântico», pp. 180-181).

125 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 109v.º.

126 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 109v.º.

127 Esta carência de armamento parece ter sido estrutural ou, pelo menos, persistido até inícios do século seguinte. Com efeito, entre as medidas de Duarte Sodré Pereira, Governador e Capitão-General de 1704 a 1712, conta-se o fornecimento de munições, armas e peças de artilharia ao Porto Santo (SARMENTO, 1942, *Ensaio Histórico. Ilha da Madeira. D. João IV – D. Afonso VI – D. Pedro II – D. João V*, p. 172).

128 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fl. 107v.º.

129 Embarcação idêntica ao patacho e bastante utilizada no norte do Brasil (ALBUQUERQUE, s.d., «Sumaca», p. 103).

prezas deste Porto; & se diz a comprou hum Inglez, com a carga de Madeira de Pipas e Arcos de ferro que trazia de Amburgo, e que a enviaraõ para as Ilhaz de Canariaz ficando só o navio francez com a outra preza». Porque estas embarcações poderiam levantar âncora; porque não seria favorável à fazenda régia a venda dos despojos; e ainda porque poderiam suceder-se descaminhos de fazendas, lançadas «por alto dos tais navios» ou transbordadas para outras embarcações ancoradas – solicita o Provedor à Coroa (neste tempo, era rei D. Pedro II), por conseguinte, ordens atinentes aos procedimentos que deveria acionar em ocasiões idênticas¹³⁰.

Em síntese, e em confirmação do que foi declarado no início, o porto do Funchal era efectivamente aberto e exposto aos ventos do quadrante sul, condições que poderiam gerar – e geraram, com efeito – naufrágios (embarcações que se afundaram ou deram à costa), como no mês de Outubro dos anos de 1651, 1652, 1653 e 1657. O tempo de Inverno – com o seu cortejo de ventos rigorosos e de tormentas – incluía, na consideração dos Provedores, os meses de Setembro (finais) e de Outubro. Acresce que, de acordo com casos concretos expressos na documentação, os meses de Dezembro, Janeiro e, especialmente, Abril eram também agressivos, o que leva a pensar numa longa estação invernosa.

As intempéries no Oceano Atlântico, mediante a correspondência analisada, afligiram embarcações originárias do Brasil – sobretudo – e dos Açores, algumas das quais aportaram – ou melhor, arribaram, desgastadas e danificadas da jornada – ao porto do Funchal. Os meses de Outubro até Fevereiro foram os de maior incidência destes casos.

No que concerne ao corso e à pirataria, e em acréscimo ao que fomos transmitindo no decurso da exposição, façamos apenas alguns apontamentos.

O maior perigo, na realidade, foi o que afligiu as embarcações em trânsito no Atlântico (em mar alto) e nos mares próximos do Arquipélago da Madeira (junto da costa). Segundo a epistolografia estudada, os ladrões marítimos desembarcaram uma única vez na Ilha da Madeira, por meados de Seiscentos, para roubar gado; uma verdadeira pilhagem em terra, realizada por franceses, processou-se apenas no Porto Santo, em 1690.

Terão com certeza surtido efeito as medidas de defesa – fortificações; vigias; efectivos militares – a que fizemos referência anteriormente. À parte a crónica exposição e fragilidade do Porto Santo, a Ilha da Madeira sofreu temores, sobressaltos, ameaças, mas tornou-se mais segura.

Na segunda metade do século XVII, quem foram os piratas ou corsários que passaram pelas cartas dos Provedores – e pelo Oceano? A intuição, ressalve-se, conduz a alvitrar que alguns dos que são referenciados como piratas poderiam, na verdade, ser corsários, e que outros, enunciados apenas com base na origem ou nacionalidade, poderiam ser quer piratas, quer corsários. Não devemos esperar, neste particular, precisão conceptual, já porque à época ela poderia não existir completamente, já porque os Provedores, em certas ocasiões, não teriam forma de saber concretamente. De qualquer modo, quando a nação e a proveniência nos foi transmitida, os piratas e corsários foram: «mouros» – isto é, argelinos, crónicos inimigos na fé e no saque de recursos e riquezas, presença endémica entre o Arquipélago madeirense e a costa de Portugal continental; pechelingues – quer dizer, holandeses, em luta pelo Atlântico e a rondar as costas da Madeira e dos Açores; franceses – os que, de modo manifesto, são tidos por corsários, e os que saquearam o Porto Santo; ostendeses – ou seja, flamengos ao serviço dos interesses do Império Espanhol, durante a Restauração.

De tudo o que precede, fica a imagem metafórica de um mecanismo, animado por forças de intensidades e frequências dissemelhantes e, na aparência – mas só na aparência –, simples. Primeiramente, temos um eixo – a cidade do Funchal, capital da Madeira, com o seu porto. Depois, existem movimentos centrífugos – navios comerciais que, do Funchal, se fazem ao Oceano, em múltiplas direcções, e, durante a viagem, são atacados por piratas e corsários; embarcações em fuga dos ventos e dos temporais na baía. Finalmente, há movimentos centrípetos de diversas origens – piratas a rondar as costas da Madeira (no sul) e do Porto Santo; embarcações mercantis, acossadas pelas tempestades e pelos piratas, que procuram segurança e auxílio; corsários em busca de abrigo e bom negócio.

130 ANTT, PJRFF, liv.º 396, fls. 107v.º-108.

Fontes Manuscritas

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Provedoria e Junta da Real Fazenda do Funchal, liv.º 396, disponível online em <http://digitalq.dgarq.gov.pt/details?id=4310475>.

Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, *Correspondência do Senado (1732-1764)*, lv.º 201.

Arquivo Regional da Madeira, *Index Geral do registo da antiga Provedoria da Real Fazenda, acrescentado com algumas notícias, e sucessos da Ilha da Madeira, desde o anno de 1419 do seu descobrimento, ate o de 1775, da extincção da mesma Provedoria*.

Bibliografia Citada

ALBUQUERQUE, Luís de, s.d., «Sumaca», in SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, vol. VI, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 103.

ARAÚJO, Maria Benedita, 1993, «Os Arquipélagos da Madeira e dos Açores e o Municíamento das Armadas nos Séculos XVII e XVIII», in *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, CEHA, pp. 659-665.

«A Madeira nos Arquivos Nacionais: Torre do Tombo, VIII. Livros da Repartição da Fazenda do Funchal», 1949, in *Arquivo Histórico da Madeira*, vol. VII, [Funchal], Câmara Municipal do Funchal, pp. 77-94.

AZEVEDO, Álvaro Rodrigues de, 1873, «Notas», in *As Saudades da Terra pelo Doutor Gaspar Fructuoso. História das Ilhas do Porto-Sancto, Madeira, Desertas e Selvagens. Manuscrito do Seculo XVI*, Funchal, Tipografia Funchalense, pp. 311-920.

BLUTEAU, Raphael, 1712, *Vocabulario Portuguez e Latino* [...], [vol. II], Coimbra, Colégio das Artes da Companhia de Jesus.

BLUTEAU, Raphael, 1713, *Vocabulario Portuguez, e Latino* [...], [vol. III], Coimbra, Colégio das Artes da Companhia de Jesus.

BLUTEAU, Raphael, 1713, *Vocabulario Portuguez, e Latino* [...], [vol. IV], Coimbra, Colégio das Artes da Companhia de Jesus.

BLUTEAU, Raphael, 1716, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. V], Lisboa, Oficina de Pascoal da Silva.

BLUTEAU, Raphael, 1720, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. VI], Lisboa, Oficina de Pascoal da Silva.

BLUTEAU, Raphael, 1721, *Vocabulario Portuguez, & Latino* [...], [vol. VIII], Lisboa Ocidental, Oficina de Pascoal da Silva.

BRAGA, Isabel M. R. Mendes Drumond, BRAGA, Paulo Drumond, 1994, «O Ataque à Ilha da Madeira em 1566», in *Islenha*, n.º 14, pp. 81-90.

CARITA, Rui, 1993, «A Defesa do Funchal: Sécs. XV a XVII», in *Islenha*, n.º 12, pp. 32-40.

FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas, 1994, *Dinamismo Sócio-Económico do Funchal na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical.

GREENE, Molly, s.d., «Barbary states», in ÁGOSTON, Gábor, MASTERS, Bruce (ed.), *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, New York, Facts on Life, p. 78.

GUEDES, Armando M. Marques, 1982, «A Guerra Naval e o Direito», in *Nação e Defesa*, ano VI, n.º 24, pp. 68-119.

GUERRA, Jorge Valdemar, 1991, «O Saque dos Argelinos à Ilha do Porto Santo em 1617», in *Islenha*, n.º 8, pp. 57-78.

GUERRA, Jorge Valdemar, 1998, «A Ilha do Porto Santo e o Corso Argelino no Atlântico», in *Islenha*, n.º 23, pp. 179-208.

GUIMERÁ, Agustín, VIEIRA, Alberto, 1997, «El sistema portuario-mercantil de las islas del Atlántico Iberico», in *História das Ilhas Atlânticas (Actas da Secção de Arquivos do IV Colóquio Internacional de História das Ilhas Atlânticas)*, vol. I, Funchal, CEHA, pp. 205-232.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo, s.d., «A Guerra da Aclamação», in BARATA, Manuel Themudo, TEIXEIRA, Nuno Severiano (ed.), *HESPAHNA, António Manuel* (coord.), *Nova História Militar de Portugal*, vol. 2, s.l., Círculo de Leitores, pp. 268-281.

OTERO LANA, Enrique, 2005, «El Corso del Flandes Español como Factor de Guerra Económica», in *Studia historica. Historia moderna*, n.º 27, pp. 111-133.

PEREIRA, Eduardo C. N., 1965, *Piratas e Corsários nas Ilhas Adjacentes*, 3.ª ed., [Funchal], Câmara Municipal do Funchal.

QUINTAL, Raimundo, POLICARPO, Nancy, 2012, *Baía do Funchal. Dinâmicas Naturais e Antrópicas*, Lisboa, Esfera do Caos Editores.

SARMENTO, Alberto Artur, 1942, *Ensaio Histórico. Ilha da Madeira. D. João IV – D. Afonso VI – D. Pedro II – D. João V*, Funchal, Tipografia «Diário de Notícias».

SARMENTO, Alberto Artur, 1951, *Fasquias & Ripas da Madeira*, 2.ª ed., [Funchal], Junta Geral do Distrito Au-

tónimo do Funchal.

- SILBERT, Albert, 1997, *Uma Encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, trad. port., Funchal, CEHA.
- SILVA, Francisco Ribeiro da, 1979, «Pirataria e Corso sobre o Porto (Aspectos Seiscentistas)», in *Revista de História*, vol. II, *Actas do Colóquio "O Porto na Época Moderna" I*, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica – Centro de História da Universidade do Porto, pp. 297-319.
- SILVA, Iolanda, 2002, «Resenha histórica», in SIMÕES, Álvaro Vieira (apres. e coord.), *Transportes da Madeira*, Fac-símile da 1.ª ed., Funchal, Direcção Regional de Assuntos Culturais, pp. 25-46.
- SILVA, José Manuel Azevedo e, 1995, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico (Séculos XV-XVII)*, vol. II, Funchal, CEHA.
- SILVA, Padre Fernando Augusto da, MENESES, Carlos Azevedo de, 1978, *Elucidário Madeirense*, 4.ª ed., 3 vols., s.l., Secretaria Regional da Educação e Cultura.
- SLUITER, Engel, 1944, «The Word Pechelingue: Its Derivation and Meaning», in *The Hispanic American Historical Review*, vol. 24, n.º 4, pp. 683-698.
- SOUSA, João José Abreu de, 1966, «O Porto do Funchal no Século XVIII. Alguns Aspectos», in *Das Artes e da História da Madeira*, vol. VI, n.º 36, pp. 20-24.
- SOUSA, João José de, 1987, «Corsários no Funchal», in *Atlântico*, n.º 12, pp. 263-267.
- THOMAS, Manuel, 1635, *Insvlana*, Amboina, Casa de Ioam Mevrsio, Impressor.
- VERÍSSIMO, Nelson, 2000, *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do Século XVII*, Funchal, Direcção Regional de Assuntos Culturais.
- VERÍSSIMO, Nelson, 2001, «Piratas e Corsários nos Mares do Arquipélago da Madeira na Segunda Metade do Século XVI», in *Portos, Escalas e Ilhéus no Relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal*, 2.º vol., s.l., Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e Universidade dos Açores, pp. 9-19.
- VIEIRA, Alberto, 1993, «O Açúcar na Madeira. Séculos XVII e XVIII», in *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, CEHA, pp. 325-344.
- VIEIRA, Alberto (estudo, transcr. e notas), 1996, *O Público e o Privado na História da Madeira*, vol. I, *Correspondência particular do mercador Diogo Fernandes Branco (1649-1652)*, Funchal, CEHA.
- VIEIRA, Alberto, 1998, «A Vinha e o Vinho na Madeira nos Séculos XVII-XVIII», in *Os Vinhos Licorosos e a História. Seminário Internacional*, Funchal, CEHA, pp. 99-119.
- VIEIRA, Alberto, RIBEIRO, João Adriano (introd. e notas), 1989, *Anais do Município do Porto Santo*, Porto Santo, Câmara Municipal do Porto Santo.