



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. III (2002)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

Reforço do Poder Naval Português no Oriente com Afonso de Albuquerque (1510-1515): suas implicações

Vitor Luís Gaspar Rodrigues 

Como Citar | How to Cite

Rodrigues, Vitor Luís Gaspar. 2002. « Reforço do Poder Naval Português no Oriente com Afonso de Albuquerque (1510-1515): suas implicações». *Anais de História de Além-Mar* III: 155-163.
<https://doi.org/10.57759/aham2002.46880>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av.^a de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2002. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2002. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

O REFORÇO DO PODER NAVAL PORTUGUÊS NO ORIENTE COM AFONSO DE ALBUQUERQUE (1510-1515): SUAS IMPLICAÇÕES¹

por

VITOR LUÍS GASPARD RODRIGUES *

A vitória naval da armada de D. Francisco de Almeida em Diu sobre as forças coligadas do império mameluco e dos potentados muçulmanos da Índia, ocorrida em Fevereiro de 1509, marca, no que ao Estado Português da Índia importa, o início de um período de relativa acalmia em que não houve recontros navais significativos no Índico, o que contribuiu para que Afonso de Albuquerque pudesse desenvolver uma política de forte pendor imperialista, assente na conquista de uma série de praças-fortes com recurso a operações militares anfíbias².

Essa fase resultou, por um lado, da incapacidade do Sultão do Cairo para responder à destruição da armada de Mir Hocém, e por outro da inflexão da política militar dos potentados malabares que, encabeçados por Calecut, enveredaram por uma estratégia de não afrontamento directo da potência europeia. Constatada a sua incapacidade para manterem um conflito nos moldes que vinham praticando, optaram por pôr em prática uma verdadeira guerra de guerrilhas baseada nos seus portos, que fazia de cada embarcação comercial um potencial navio de guerra, pronto a tomar de assalto os navios comerciais dos portugueses ou os daqueles que lhes eram afectos.

Esse abrandamento das actividades militares contra os estabelecimentos portugueses permitiu a Albuquerque avançar com o seu plano de conquista dos principais centros estratégicos do Índico, a saber: Goa, Malaca, Ádem,

* Investigador Auxiliar do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga – Instituto de Investigação Científica Tropical.

¹ O presente trabalho resulta da comunicação apresentada no *V Simpósio de História Marítima e Naval Ibero-Americana*, que teve lugar no Rio de Janeiro em Outubro de 1999, cujas actas não foram até hoje publicadas.

² Sobre o assunto veja-se o quadro das «Acções navais no Índico, 1498-1518», elaborado por Saturnino MONTEIRO, em *Operações navais no Índico (1498-1668)*, Lisboa, Ed. policopiada, 1995.

Calecut e Ormuz. Com efeito, as operações militares conduzidas por Albuquerque na ilha de Goa em 1510 e em Malaca em 1511 só foram possíveis graças à acalmia verificada um pouco por todo o Índico, o que lhe permitiu deslocar navios e soldados sem pôr em risco os estabelecimentos do Malabar. Basta recordar, a este propósito, que a conquista e manutenção dessas duas praças obrigou o «Grande Capitão» a proceder à deslocação de significativos contingentes de homens de armas e navios, num total aproximado de 1000 homens e mais de duas dezenas de velas³.

Afonso de Albuquerque começava, assim, a cumprir o plano que traçara, e que se encontra perfeitamente delineado nas cartas que em Outubro e Novembro de 1510 escreveu ao monarca⁴. Delas se depreende claramente que o seu principal objectivo era transformar Goa no centro político da presença portuguesa no Oriente, pois, como afirma, «vosso capitam e governador de todas estas cousas estará seu assento em Goa, porque he lugar mais grosso de madeyra e de mantimentos, linho, ferro e carnes, salitre e officiaes pera todo o negócio de vossas armadas»⁵. Defendia ainda a conquista «das quatro cousas», ou seja, Malaca, Diu, Ormuz e Ádem, onde ficariam estacionadas forças terrestres e navais, que estariam às ordens dos seus capitães «ou homde a necessidade das cousas de lá mais ho obrigarem»⁶. Assim se evitariam

«os rebates da Índia, e as despesas de grandes armadas que comprirá fazerdes, por qualquer nova que da Índia ouverdes (...) e terês a Índia segura pera sempre»⁷.

Com essa estratégia visava não só lançar os alicerces para a manutenção da rede comercial que se começava a estender pelo Oriente, mas também

³ Relativamente a Goa, Gaspar CORREIA refere que, após a sua conquista, aí ficaram 400 homens de armas e uma armada composta por 6 velas. Cf. *Lendas da Índia*, Porto, Lello & Irmão, 1975, vol. II, p. 179. No caso de Malaca, segundo as informações de João de Barros e do autor dos *Comentários*, terão permanecido na fortaleza aproximadamente 600 homens. Cf. *Da Ásia de..., dos feitos que os Portuguezes fizeram no descubrimento e conquista dos mares, e terras do Oriente*, Lisboa, Livraria S. Carlos, 1973, Déc. II, liv. VI, cap. VI, p. 80; e Afonso [Brás] de ALBUQUERQUE, *Comentários de Afonso d'Albuquerque*, ed. por Joaquim Veríssimo SERRÃO, 5.^a ed., Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1973, III, cap. XXXI. Quanto aos navios que aí permaneceram, António Real, em carta ao rei, de 15 de Dezembro de 1512, afirmava que o governador ali deixara 12 velas, a que, mais tarde, se juntaram outros dois. In A.N.T.T., C. C., I-12-44, publ. em *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de Documentos que as elucidam*, publ. por R. A. de Bulhão Pato, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1885, vol. III, p. 350.

⁴ Em carta de 19 de Outubro de 1510, anterior à segunda conquista de Goa, refere já a necessidade de assentar «senhorios em terra» por forma a poder sustentar a presença dos portugueses na Índia. Cf. A.N.T.T., C. C., I-9-88, publ. em C. A. A., vol. I, p. 25.

⁵ Cf. sumário da carta enviada a D. Manuel em 26 de Novembro de 1510, A.N.T.T., *Cartas de Afonso de Albuquerque e outros para el-rei D. Manuel*, maço único, n.º 1, publ. em C. A. A., vol. I, p. 428.

⁶ *Idem, Ibidem*.

⁷ In carta de Afonso de Albuquerque para o Rei, de 4 de Novembro de 1510, *ibidem*, p. 426.

assegurar a posse de alguns dos principais centros político-militares do Índico, por forma a cimentar com sólidas posições em terra a supremacia naval entretanto adquirida durante a governação do seu antecessor. Daí resultou, em boa parte, que a estrutura política do Estado Português da Índia passasse a ser, na sua essência, como afirma Luís Filipe Thomaz, «uma rede, ou seja, um sistema de comunicação entre vários espaços, com uma língua veicular própria, interessado não na produção dos bens, mas na sua circulação e aspirando mais ao controlo dos mares do que à dominação da terra»⁸. Albuquerque procurava também, por forma a assegurar essa rede, evitar a concentração dos efectivos navais numa única armada a operar ao longo da costa ocidental indiana, substituindo-a por várias esquadras estacionadas nessas fortalezas. Para além disso, e como ele próprio afirmava a D. Manuel, cada uma dessas praças devia ficar guarnecida por um contingente de «quinhentos homens e seicentos e dellas myll, e quanto mais gemte, tanto estaram mais seguras (...) pera nam mandar pedir socorro ha portu-gall, mas teello dentro em sy»⁹.

Esse desiderato implicava, naturalmente, não só um grande número de tropas e de material (navios e artilharia), mas também abundância de capitais, daí decorrendo a necessidade de um estado forte, centralizado e monopolista, que, recorrendo ao comércio marítimo «de Índia em Índia», procuraria conseguir a necessária liquidez financeira.

A concretização da política gizada por Albuquerque, que conduziu à duplicação da área ocupada pelo Estado Português da Índia, passou não só pela adopção de uma série de medidas de reformação ao nível das suas estruturas organizativas, destinadas a conferir uma maior operacionalidade ao seu exército, de entre as quais avulta, pela sua importância, a primeira tentativa de criação de companhias de ordenança, mas também, e sobretudo, por um reforço do seu poder naval. Necessitando de assegurar uma eficaz articulação das suas armadas com o potencial das fortalezas, orientou toda a sua acção no sentido de dotar o Estado da Índia com os meios navais que lhe permitissem assegurar a rede que se ia criando, caracterizada, como referimos, pela sua extraordinária extensão e pela dispersão dos seus pontos de apoio em terra.

Durante a sua governação o «Terribil» não só fomentou uma política de incentivo à construção naval no Oriente, que decorreu em paralelo com a incorporação nas suas frotas de muitos navios capturados aos potentados locais inimigos, como lançou em 1511 as bases do sistema de armadas de guarda-costa que todos os anos partiam de Cochim e, mais tarde, de Goa.

⁸ Cf. «Estrutura Política e Administrativa do Estado da Índia no século XVI», in *Actas do II Seminário de História Indo-Portuguesa*, dir. por Luís de ALBUQUERQUE e Inácio GUERREIRO, Lisboa, I.I.C.T. – C.E.H.C.A., 1985, pp. 515 a 519.

⁹ Cf. carta de Afonso de Albuquerque para o monarca, de 4 de Novembro de 1510, já cit., p. 420.

Essas armadas foram, assim, as precursoras daquelas que anualmente partiam para o Norte, em direcção a Cambaia, e para o Sul, no sentido do Cabo Comorim, em missão de vigilância, bem como de apoio à navegação portuguesa e às suas praças ¹⁰.

Por outro lado, proveu as fortalezas conquistadas com um número significativo de navios destinados à sua defesa e ao patrulhamento da área envolvente ¹¹, sendo igualmente o responsável pela criação da futura armada dos mares do Sul, ao estacionar em Malaca um forte contingente naval composto por 11 navios de vela (dos quais cinco eram naus de rumes capturadas em Goa) e um de remos, a que se juntaram mais tarde dois outros navios ¹². O potencial militar naval dos portugueses não se esgotava, no entanto, com as unidades referidas, uma vez que é forçoso levar-se em linha de conta os navios que compunham regularmente a armada de Albuquerque e bem assim mais alguns que se encontravam adstritos às fortalezas do malabar e da costa oriental africana, apoiando não só os tratos das feitorias, mas servindo igualmente para vigiar as costas e o fluxo naval dessas áreas.

De acordo com as informações de João de Barros, o número de navios portugueses estacionados no Oriente em Janeiro de 1510 rondava as 40 velas, montante que resultava em grande medida da chegada da armada do reino, capitaneada por D. Fernando Coutinho, constituída por 14 navios de alto-bordo. Dasquelas, cerca de 30 participaram na expedição militar contra Calecut, permanecendo algumas naus à carga em Cochim e encontrando-se as restantes dispersas pelas fortalezas do Índico ou integradas na armada do Estreito, encarregadas da vigilância dos fluxos comerciais de e para o mar Vermelho ¹³.

Cerca de dois anos depois esse número era já significativamente maior, apontando António Real um total de 45 navios e 15 caturs, isto não obstante Albuquerque haver perdido, por naufrágio, duas naus e duas galés durante a expedição a Malaca. Por outro lado, importa realçar que nesse quantitativo não foram contabilizados os navios em serviço ao longo da costa africana ou estacionados em Moçambique e Sofala, nem os que se encontravam na boca do estreito de Bab-el-Mandeb, o que, a acontecer, ampliaria significativamente a diferença detectada ¹⁴.

Uma rápida análise da relação dos navios revela que o crescimento da armada resultou, em primeiro lugar, da incorporação de um número elevado

¹⁰ Cf. Gaspar CORREIA, *Lendas*, vol. II, pp. 176 a 183.

¹¹ Relativamente a Goa, Albuquerque afirma, em carta a D. Manuel, de 1 de Dezembro de 1513, tratar-se de seis fustas aí capturadas e postas ao serviço como navios de guarda-costa. In A.N.T.T., C. C., I-14-3, publ. em C. A. A., vol. I, p. 166. No caso de Ormuz, Gaspar Correia refere que a frota era constituída por 1 galeota, 1 bergantim, 1 catur e 1 caravela. Cf. *Lendas*, vol. II, p. 454.

¹² Cf. nota n.º 3 deste trabalho.

¹³ Cf. João de BARROS, *Da Ásia*, Déc. II, Liv. IV, cap. I, p. 353.

¹⁴ Cf. carta de António Real para o rei, de 15 de Dezembro de 1512. A.N.T.T., C. C., I-12-44, publ. em C. A. A., vol. III, p. 350.

de «naus de rumes», que sabemos terem sido capturadas em Goa, uma vez que, como refere João de Barros, o governador ordenara aos bombardeiros que só pusessem fogo às naus que se encontravam nos estaleiros da cidade em caso de retirada e se não as pudessem levar, «polla necessidade que havia dellas pera os caminhos que havia de fazer, e mais havendo pessoas dignas de capitánias a que deixara de prover por não ter vasilhas»¹⁵. Em segundo lugar, esse aumento significativo dos vasos de guerra procedeu da construção de, pelo menos, três novas naus, das quais uma na Ribeira de Cochim e outra na de Goa¹⁶. Por último, resultou da incorporação crescente de navios orientais de pequeno porte, sobretudo catures, destinados à guerra de esteiro. Com efeito, estes navios eram utilizados não só para o policiamento dos rios, das suas embocaduras e das reentrâncias da costa, mas também para apoio das armadas nas acções de desembarque, por forma a evitar o sucedido em Goa e Malaca, onde, para poderem desembarcar, tiveram de recorrer, respectivamente, aos paraus e pagueres de Cochim e Cananor, ou às barcas dos juncos chineses que aí se encontravam¹⁷.

Neste particular, a acção desenvolvida pelo governador no sentido do fomento da construção desse tipo de navios nas ribeiras indianas remonta ao ano de 1512. Como Gaspar Correia afirma, o «Terribil», sabendo que o Samorim mandara fazer cerca de sessenta catures, para com eles pôr em risco toda a navegação de Cochim e Cananor, bem como as naus da carreira da Índia, ordenou a construção de 30 navios destes¹⁸. Esta medida representava, assim, um primeiro passo da sua estratégia na luta contra o aumento das acções de corso levadas a efeito pelos «mouros da terra», apoiados por Calecut, ao longo da costa ocidental indiana. Por outro lado, resultava também da necessidade de controlar o fluxo comercial de e para o reino do Samorim, por forma a provocar o seu asfixiamento económico e o consequente depauperamento das suas forças militares. Como o próprio Albuquerque afirmava em carta ao rei, de fins de 1513, entendia que o bloqueio a Calecut só seria eficaz quando confiado a uma armada grossa no alto mar, apoiada por uma esquadra ligeira de correr a costa e por inúmeras galés ou fustas em todos os recantos dos rios¹⁹.

Iniciava-se, assim, um lento processo de adaptação da marinha portuguesa às realidades locais, provocada por uma desgastante acção de corso

¹⁵ In *Da Ásia*, Déc. II, liv. v, p. 535. Gaspar Correia corrobora estas afirmações dizendo que era política dos portugueses incorporarem nas suas armadas navios apresados localmente, ou organizarem pequenas frotas com eles. In *Lendas*, vol. II, p. 179.

¹⁶ Cf. carta de Albuquerque para D. Manuel, de 4 de Dezembro de 1513, in A.N.T.T., C. C., I-14-15, publ. em C. A. A., vol. I, pp. 199 e segs.

¹⁷ Cf. Fernão Lopes de CASTANHEDA, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Porto Lello & Irmão, 1979, Liv. III, cap. x, p. 516, e cap. LVI, p. 631.

¹⁸ *Idem, ibidem*, cap. LXXX, p. 689.

¹⁹ Cf. carta do governador para o rei de Portugal, de 30 de Novembro de 1513. A.N.T.T., C. C., I-13-106, publ. em C. A. A., vol. I, p. 127.

que se acentuou na década seguinte, e que conduziu ao desenvolvimento crescente de esquadras de navios ligeiros – paraus, fustas, pagueres, etc. – em detrimento dos navios de alto-bordo. Esta transformação, que agora tomava mais força, foi responsável, em grande medida, pelo abandono, mais tarde, da prática do combate naval feito à distância com recurso à artilharia e à manobra do navio, que tão bons resultados militares havia permitido durante a primeira década de instalação no Oriente. Contribuiu, por outro lado, para a utilização generalizada da tática de abordagem, que transformava os navios em verdadeiros palcos dos combates, muito mais ao gosto da mentalidade guerreira da fidalguia, que continuava a desconsiderar os combates resolvidos com armamento piro-balístico, e que estava muito mais interessada na captura da presa e do seu espólio do que no seu afundamento.

Para além disso, assistiu-se ainda, durante o período de governação de Afonso de Albuquerque, a um acentuar da tendência para a formação de armadas mistas, compostas por navios de remos e de velas. Por acção do próprio governador, e contra o parecer dos que se lhe opunham na Índia ²⁰, foi desenvolvida a construção de navios de remos – galés, galeotas, bergantins e outros, mais adaptados às guerras de esteiro. Importa referir, no entanto, que a oposição dos seus inimigos e detractores a essa medida resultava menos das suas preocupações com o decurso da empresa militar do que com os aspectos económicos que lhe estavam subjacentes. Com efeito, para esses homens, que consideravam que a Índia fora descoberta para negociar e não para a guerra, preocupava-os, sobretudo, a adopção de uma política que visava a construção de um grande número de navios exclusivamente militares, como era o caso das galés, que, pelas suas próprias características, só muito dificilmente podiam ser aproveitadas para o transporte de mercadorias, o que, como é sabido, já não sucedia com os navios de alto-bordo ²¹.

Esse aumento do número de navios de remos no seio da frota portuguesa acentuou-se após a expedição falhada do governador ao Mar Vermelho e decorre da sua determinação de proceder ao assentamento de uma base militar em Maçuá. Em carta ao rei D. Manuel, de 1 de Dezembro de 1513, afirmava a este propósito:

²⁰ A propósito da forte oposição que lhe foi movida no Oriente por um grupo de oficiais régios instalados em Cochim desde a primeira hora, veja-se o nosso artigo, elaborado de parceria com Inácio José GUERREIRO, «O “grupo de Cochim” e a oposição a Afonso de Albuquerque», in *Stvdia*, n.º 51, Lisboa, I.I.C.T.-C.E.H.C.A., 1992.

²¹ António Real, que integrava a facção que na Índia se opunha aos desígnios imperialistas do governador, afirmava ao monarca a sua oposição à construção de galés argumentando que lhe pareciam «menos necessarias que nenhuns outros navios, porque trazem muita gente e nam servem de nada; e pera esta costa fazem mais gerra e he mais proveytosso caravelas latinas, que todas as galles do mundo (...). As galles senhor, nam sse fazem senam por realeza e pera porem jente em terra, o que as caravelas tambem podem fazer». Cf. carta de 15 de Dezembro de 1512 para D. Manuel, in A.N.T.T., C. C., I-12-44, publ. em C. A. A., vol. III, p. 349.

«aviso vosa alteza e digo primeiramente, que se a noso senhor apraz descobryrmos estes blocos de Suez e da armada do soldam, que vosa alteza se devia de tirar das naos e trazer vosa armada em galees, e aynda que antre ellas andem tres ou quatro naos, nom he senom bem; e como hum a vez formos seguros que hy nom ha armada o soldam no mar, aynda que depois fizese cem myl velas e se ajuntassem todos os Reis mouros do mundo a fazer naos, com quatro galés lhe tolherês que as nom lancem ao mar»²².

Um ano mais tarde informava o monarca que tinha prontas duas galés e uma galeota construídas em Goa, e que havia ordenado a construção de mais três, a saber, duas na Ribeira de Cochim e uma em Calecut²³, para no caso de

«nos noso senhor deixar tomar asemto nele, como espero, conservalo com armada de galees, por ser o mar e portos e navegaçam proprios pera iso, (...) e asy tambem pera o feito de Baharem e do mar da Persya, se Ormuz estiver em voso poder; que pera todas estas partes sam muito proveitosas galees».

Todavia, não obstante Albuquerque ter-se apercebido desde cedo da inevitabilidade de prover com um número significativamente maior de navios de remo as suas esquadras de guarda dos estreitos, tinha igualmente a noção exacta da importância dos navios de alto-bordo no Oriente, uma vez que termina afirmando:

«porém eu queria ver primeiro com boas naos Suez e armada dos Rumis; que dizem lá, senhor, na minha terra, a madeira peleja no mar; e eu posso isto dizer pela pouquidade de Jemte e mall armada que ha na India»²⁴.

Com efeito, Afonso de Albuquerque jamais descurou a construção de navios de alto-bordo, sobretudo de naus e caravelas, como o atesta a poderosa armada com que foi a Ormuz em 1515, composta por 24 velas, das quais apenas quatro eram navios de remo. Em relação aos navios de alto-bordo a sua distribuição era a seguinte: 10 naus, seis caravelas e cinco navios. Significativamente, as caravelas que compunham a armada haviam sido todas construídas na Índia, a saber, três em Cochim, duas em Chaul e uma em Cananor, facto que atesta o enorme potencial das ribeiras indianas como centros de construção naval, em especial a de Cochim²⁵. Aliás, a importância da Ribeira de Cochim como o principal centro de construção e reparação naval durante a governação de Albuquerque está bem atestada na

²² In A.N.T.T., C. C., I-14-2, publ. em C. A. A., vol. I, p. 171.

²³ In A.N.T.T., C. C., II-59-181, publ. em C. A. A., vol. II, p. 155.

²⁴ Cf. carta de 23 de Outubro de 1514, para D. Manuel, in A.N.T.T., C. C., I-16-61, publ. em C. A. A., vol. II, p. 155.

²⁵ Cf. carta de Albuquerque para o Rei, de 22 de Setembro de 1515. A.N.T.T., C. C., I-18-101, publ. em C. A. A., vol. I, pp. 375 e 376.

carta de António Real para D. Manuel, em que o informava que em finais de 1512 se encontravam já consertados sete navios, dos quais dois haviam sido apresados aos muçulmanos. Para além desses, tinham sido construídos quatro navios de alto-bordo e dois de remos²⁶. Por outro lado, Albuquerque incentivou também a construção de um número significativo de navios de remo – galés, galeotas, bergantins, etc., tarefa de que ele próprio nos dá notícia e cuja conclusão está confirmada por Manoel Sodré²⁷.

Do exposto se conclui que, contrariamente ao que sucedera até 1509, em que o aumento de número de navios em circulação no Índico se fizera quase exclusivamente à custa da produção naval do Reino, durante a governação do «Terrível» o extraordinário incremento verificado resultou sobretudo da actividade das ribeiras indianas, em especial de Cochim, Goa, Calecut e Chaul, bem como da incorporação de navios locais nas suas frotas, em virtude dos apresamentos efectuados pelas suas forças aos potentados e mercadores orientais.

Esta nítida perda de importância do Reino enquanto centro de produção de navios para as armadas do Estado da Índia, é atestada igualmente pelo movimento de chegadas e partidas dos navios da rota da carreira da Índia. De acordo com os dados que compilámos é possível apurar que entre 1505 e 1509 chegaram à Índia pela rota do Cabo 77 navios, dos quais 34 ficaram no Oriente, enquanto que durante o governo de Albuquerque arribaram 41, aí permanecendo apenas 11, isto é, menos de um terço dos que haviam sido transferidos para a Índia anteriormente em igual espaço de tempo. Sabendo-se através da «Relação da composição das armadas existentes na Índia e artilharia», documento de cerca de 1515, que o número de velas ao serviço dos portugueses aumentou consideravelmente durante o período²⁸, não obstante terem ocorrido perdas significativas por naufrágio, facilmente se percebe a importância da acção desenvolvida por Albuquerque neste capítulo, acção essa que possibilitou dotar o Estado Português da Índia com um efectivo naval à altura dos seus desígnios expansionistas.

Para terminar gostaríamos de salientar que estas transformações operadas no seio das armadas portuguesas do Oriente, e bem assim a mudança da sua forma de combater, se por um lado resultam de um fenómeno de

²⁶ Cf. carta de 15 de Dezembro de 1512, já cit., p. 355.

²⁷ Cf. carta do governador para o rei, de 23 de Outubro de 1514. In A.N.T.T., C. C., I-16-61, publ. em C. A. A., vol. I, p. 295; e carta de Manoel Sodré para D. Manuel, de 27 de Dezembro de 1515. In A.N.T.T., C. C., I-19-68, publ. em C. A. A., vol. IV, p. 23.

²⁸ O documento em questão refere que haveria só na Índia «passante de 40 naaos e navios em que entram algumas galees e caravelas de bombardas grossas e muitas destas naaos sam grossas que passam de 600 botas. (...) Averá na Índia passante de 1500 tiros de artilharia grossa e miuda (...) e toda esta artilharia he de metal e polvora em toda a abastança». In «Treslado do memorial da armada da Índia de 1515», A.N.T.T., C. C., I-17-99, publ. em *Documentos Sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos – National Archives of Rhodesia and Niasaland, 1965, vol. IV, pp. 21-23.

adaptação às realidades, físicas, geográficas e político-militares da região, estão também directamente relacionadas com a inexistência no Índico, por esta altura, de Estados com capacidade naval para, a exemplo do que haviam feito no início do século, se oporem aos portugueses com esquadras muito numerosas, as quais, em boa parte, se serviam da sua enorme superioridade numérica para contrabalançar os efeitos decorrentes de um muito menor poder de fogo da sua artilharia. Na verdade, as armadas portuguesas, ao assumirem a sua condição de principal potência militar naval no Índico, passaram gradualmente a assentar toda a sua estratégia de combate naval na prática da abordagem, uma vez que agora não só já não se punha com tanta aquidade o problema da disparidade dos efectivos navais em confronto, mas também porque importava, sobretudo, capturar as presas e não destruí-las.

Por outro lado, a utilização crescente de navios de remos pelos portugueses no Oriente e a consequente vulgarização da prática da abordagem, foram-se acentuando igualmente à medida que a fidalguia passou a deter um papel cada vez mais interventivo na condução do processo, em especial após o extraordinário alargamento da área ocupada pelos portugueses no Oriente, dada a necessidade de prover não só as capitânias das fortalezas, mas também as das diferentes armadas, com um número cada vez maior de elementos conhecedores da arte da guerra. Esses homens, que, por via da sua condição nobiliárquica e de uma aprendizagem militar toda ela feita nas praças marroquinas, onde se praticava ainda uma guerra de gaziva, feita de escaramuças e em que se privilegiava a acção individual em detrimento do colectivo, tinham, por via disso, uma natural tendência para privilegiar a prática de combates à abordagem, em detrimento das batalhas navais travadas com recurso à artilharia. Não dominando minimamente os segredos dessa nova arma, que desconsideravam por, em seu entender, não permitir mostrar as reais qualidades de um cavaleiro, e desconhecendo também as técnicas de navegação dos complexos navios de alto-bordo, viriam, naturalmente, a contribuir, para a profusão crescente dos navios de remos no seio das armadas portuguesas do Índico e bem assim para um aumento significativo do número de confrontos decididos à abordagem, com recurso às armas brancas. Este facto, que representou uma clara regressão em termos tácticos e estratégicos, aliado a uma sempre crescente utilização de navios de remos, acabou, a longo prazo, por contribuir para o declínio do potencial militar-naval dos portugueses no Oriente e para a rápida afirmação das potências norte-europeias mais tarde.