

Daniel
6 cópias
4a

LEONOR FREIRE COSTA

O TRANSPORTE NO ATLÂNTICO
E A COMPANHIA GERAL
DO COMÉRCIO DO BRASIL
(1580-1663)

Volume I

SBD-FFLCH-USP



297462



Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses

LISBOA 2002

«Também q algodão pode ser cultivado com êxito, se bem que agora, que ele é, por assim dizer, nativo, se lhe dê pouca ou nenhuma atenção porque os portugueses não se ocupam senão com o açúcar, exclusivamente.»¹ Deste modo caracterizava um holandês em 1633 o resultado de cerca de cem anos de colonização portuguesa. O território brasileiro, e não só o nordeste então invadido, transformara-se num imenso produtor de açúcar. É verdade que a Natureza se revelara pródiga, mas essa especialização teria nascido de «o grande consumo de açúcar», conforme afiançaram os portugueses a Walbeek, «que fez aumentar consideravelmente o número de engenhos no Brasil e que a exportação aumentou de tal forma que há trinta e dois anos os açúcares não podiam render para o Brasil o quinto do que rendiam para o Rei antes da nossa chegada»².

Para responder a uma procura em expansão, preteriram-se outras culturas e definira-se um sistema produtivo centrado, quase em exclusivo, nos engenhos. Ambrósio Fernandes Brandão, com os seus *Diálogos das Grandezas do Brasil*, bem queria contrariar tal tendência, esforçando-se «Brandonio», nas réplicas ao seu interlocutor, por sublinhar as diversificadas oportunidades que a colónia prometia, não fosse a visão estreita dos seus moradores, dispostos apenas a um rápido enriquecimento, para logo se embarcarem de volta ao reino: «com a cobiça de fazerem mais quatro pães de açúcar e quatro covas de mantimento, não há homem em todo este Estado que procure nem se disponha a plantar árvores frutíferas nem fazer benfeitorias acerca das plantas que se fazem em Portugal»³. Condenações surpreen-

¹ Jean de Walbeek, «Relatório do Conselho Político no Brasil apresentado aos Directores da Companhia das Índias Ocidentais, 2 de Julho de 1633», em *Documentos Holandeses*, vol. I, Rio de Janeiro, 1946, p. 124. Extractos, respeitantes ao número de engenhos, também em João Alfredo Libânio Guedes e Joaquim Ribeiro, *História Administrativa do Brasil*, vol. III: a *União Ibérica: a Administração do Brasil Holandês*, Brasília, 1983, pp. 352-355.

² Jean de Walbeek, *Idem*, p. 121.

³ Ambrósio Fernandes Brandão, *Diálogos das Grandezas do Brasil* (org. e notas de José Antônio Gonsalves de Mello), Recife, 3.ª ed., 1997, p. 14.

dentes quando emitidas por um dos senhores de engenho de Pernambuco... O açúcar fazia do Brasil um espaço de imigração, proporcionando uma mobilidade social, mais fácil do que no país de origem. Por isso mesmo, esses recém-enriquecidos valorizavam todas as formas de representação da diferença⁴. Os bens alimentares providos pelo reino, farinha de trigo e vinho, por exemplo, num futuro monopolizados pela Companhia Geral, constituíram um dos consumos ostentatórios. Recheavam a mesa de senhores de engenho e de lavradores de cana, demarcando-se da restante população menos afortunada, presa à farinha de mandioca e à aguardente-de-cana, produtos da terra⁵.

Uma agricultura pouco diversificada sustentava a população dos engenhos, pois o Brasil construía-se na monocultura do açúcar para exportação. O escoamento da produção permitia, no retorno, o abastecimento do território em géneros europeus destinados a uma elite presa a gostos e hábitos alimentares de climas temperados. A colonização brasileira teceria, assim, um conjunto de rotas atlânticas, impraticáveis sem a disponibilidade de transporte. Chega o momento de caracterizar a oferta desses serviços. A avaliação do potencial produtivo dos engenhos, em crescendo nos sessenta anos de União Dinástica, destina-se a um cálculo da procura de transporte, isto é, da pressão que o açúcar exerceu na marinha portuguesa. A dimensão da oferta só será devidamente estimada depois de se ponderar o lugar dos pequenos navios numa frota com estruturas potencialmente diversificadas. As razões para a mudança de estrutura prendem-se com diversos factores, talvez indissociáveis dos regimes de navegação na medida em que ambos os problemas remetem para a segurança e para as estratégias seguidas pelos agentes para dispersar o risco.

1. A procura de transporte

O investimento multiplicou os engenhos. Segundo voz corrente nos anos 30 do século XVII no Nordeste, a euforia teria marcado as décadas mais recentes, ideia que ignorava o notável esforço realizado no

⁴ A. J. R. Russel-Wood, «Os Grupos Sociais», Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri (dirs.), *História da Expansão Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997, p. 174.

⁵ J. Romero Magalhães, «A Construção do Espaço Brasileiro», Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, *ob. cit.*, p. 44.

último quartel de Quinhentos, quando se fixaria a geografia das principais regiões produtoras em Pernambuco e na Bahia. Entre 1570 e 1583, a construção de engenhos em Pernambuco experimentou uma taxa de crescimento de 8,4% ao ano, passando de 23, conforme contou Pero de Magalhães Gândavo, para os 66 identificados por Fernão Cardim⁶. A Bahia conheceu também uma assinalável expansão, menos espectacular, embora, com variações de 5,4%, contando já 36 engenhos em 1583. No total, o Brasil revestia-se de 115 unidades de produção no limiar dos anos 90 de Quinhentos. A multiplicação do número de engenhos manteve-se, mas não voltará a atingir esta rapidez. Recenseamentos, ainda que assim rudimentares, escasseiam para o período posterior à década de 90 do século XVI. Recenseamentos mais regulares marcam a década de 1620. Um hiato de informação só preenchido com um «relatório» redigido em 1612⁷ que confirma o abrandamento da expansão entre 1590 e 1612. Informações datadas de 1629, em confronto com os elementos coligidos para os anos 1610-1612, permitem julgar estas duas décadas como de novo incremento da economia, achando-se uma taxa de 3,6% de variação do número de engenhos⁸. Em síntese, seguindo de perto as fontes disponíveis, Stuart Schwartz verifica que a taxa de variação das unidades produtivas no território brasileiro desceu de 5,1%, calculada sobre dados de 1570 e 1583, para 1,8% no período de 1583 a 1612. Em 1612, pouco depois de encetadas as Tréguas com as Províncias Rebeldes, estariam construídos 192 engenhos, entrando Pernambuco com 90 (46,8%), a Bahia com 50 (26%) e o Rio de Janeiro com 14 (7,2%). Itamaracá e a Paraíba, duas capitanias a adquirir dinamismo, reuniam 22 (11,4%). O surto narrado por Walbeek presente-se no confronto dos 192 engenhos apontados em 1612 com os 346 que em 1629 cobriam todo o litoral da colónia.

O quadro apresentado por Frederic Mauro é diferente. Talvez por não admitir variações tão acentuadas no ritmo da expansão da cultura, julga pouco fiáveis as informações que subavaliam o potencial da primeira década de 1600 e empola os dados atribuíveis a 1612, suspeitando de que por essa altura, em 1610, existiriam 230 engenhos⁹, capazes de suportar uma exportação de 735 000 arrobas ou até uns

⁶ Dados sintetizados e cálculos de taxas de variação em Stuart Schwartz, *Segredos Internos. Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial*, S. Paulo, 1985, p. 148.

⁷ *Livro que da Rezaõ do Estado do Brasil*, atribuído a Diogo de Campos Moreno.

⁸ Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 148, tabela 14.

⁹ F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil et L'Atlantique...*, p. 219.

absurdos 4 000 000¹⁰. Ignorando esta dissonância, 735 000 arrobas, para um total que o Autor considera verosímil de 230 unidades, remete para um produtividade plausível de 3000 arrobas por engenho. Assim se corrigem os cálculos de Roberto Simonsen ao admitir que, na viragem do século XVI para a centúria seguinte, as 120 a 200 unidades proporcionariam uma produção elevadíssima de 1 200 000 arrobas¹¹.

Mircea Buescu, circunscrevendo-se aos valores avançados por Simonsen, agarrou-se ao montante de 1 200 000 arrobas para 1600 e procurou demonstrar que o cômputo de 120 engenhos seria irrealista, por implicar uma produção média de 10 000 arrobas, manifestamente inadequada, ao tomar como modelo o engenho Sergipe do Conde, dos maiores da colônia, e só capaz de garantir uma produtividade dessa ordem em anos excepcionais. Destas considerações, e não querendo afastar-se demasiado das suposições de Simonsen, Buescu fixa o número de engenhos em 200, com uma produção média de 6000 arrobas¹².

Os estudos que têm versado esta temática não permitem um retrato seguro do potencial da colônia, informação básica para um cálculo da procura de transporte. Compare-se o que se apuraria a partir de obras consagradas (Quadro XVII) e fácil é apreender a disparidade das estimativas para o princípio do século XVII, admitindo alguns a verosimilhança de uma produção total de 1 200 000 arrobas no ano de 1600, quando outros, adivinhando terem-se construído mais trinta engenhos daí até 1610, colocam o total de produção em cerca de metade do que fora apontado para dez anos antes... Se o total de arrobas de Simonsen é desajustado, perfilhado por Buescu para 1600, não menos será o cálculo de 230 engenhos adiantado por Mauro para o ano de 1610. Esquecendo estes desvios, algumas conclusões se extraem da abordagem de Stuart Schwartz, tida como a mais sólida, porque menos imaginativa. Vislumbra-se um rápido crescimento nos últimos vinte anos de Quinhentos, durante os quais a produção terá passado de 300-350 000 arrobas para 600 000. Ter-se-á seguido uma relativa desaceleração, pois as informações de 1612 relatam um aumento menos notável do número de engenhos. A par desta evolução, não será de negar a tendência para ganhos gerais de produtividade, com

os engenhos da Bahia a exporem um potencial superior ao demonstrado nos anos 80 do século XVI. Contudo, esperar-se-ia das 346 unidades existentes em 1629 uma quantidade acima de 900 000 arrobas. Entre 1612-1614 e esse ano, o número de engenhos aumentou 44,5%, mas a produção total apenas foi acrescentada em 22%. Possíveis efeitos da difusão de inovações na moenda, introduzidas por um suposto clérigo do Peru, substituindo os dois cilindros por três, novidade que se associou a menores encargos de capital e melhor qualidade do produto¹³. Factores convidativos a uma profusão das unidades que, no entanto, sendo de menores dimensões, não acarretaram um aumento proporcional da produção da colônia.

Quadro XVII

Anos	N.º de engenhos	N.º de arrobas	Arroba/engenho	Fontes
1583	115	—	—	(1)
1584	118	300-400 000	2 500-3 300	(2)
1585	130	350 000	2 700	(3)
1591			6 000	(4)
1600	c. 200	1 200 000	6 000	(5)
1600	190-200	600 000	3 000-3 100	(6)
1610	230	735 000	3 200	(7)
1610			4 762	(8)
1612-1614	192	700 000	3 646	(9)
	170	700 000		(10)
		500-600 000	2 940-3 529	(11)
1624	300	960 000	3 200	(12)
1629	346	900 000	2 601	(13)
1632			3 700	(14)
1637	350	900 000	2 571	(15)

(1) Mircea Buescu, *ob. cit.*, p. 66, e Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 148 (tabela), ambos citando Fernão Cardim.

(2) Ch. Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for...*, p. 179, citando Fernão Cardim.

(3) F. Mauro, *ob. cit.*, p. 219, estimativa própria.

(4) Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 150 (tabela), citando Domingos de Abreu e Brito, tendo 63 engenhos em Pernambuco e uma produção total de 378 000 arrobas.

(5) Mircea Buescu, *ob. cit.*, pp. 84-85.

(6) Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 148 (texto).

(7) F. Mauro, *ob. cit.*, p. 219 (texto) e p. 276 (apêndice).

(8) Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 150 (tabela), para 63 engenhos na Bahia e uma produção total de 300 000 arrobas.

(9) Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 150 (tabela).

(10) F. Mauro, *ob. cit.*, p. 276 (apêndice).

(11) Ch. Boxer, *ob. cit.*, p. 179.

(12) Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 150 (tabela).

(13) F. Mauro, *ob. cit.*, pp. 219 e 276 (apêndice) e Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 148.

(14) Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 150 (tabela) para 84 engenhos na Bahia e uma produção total de 313 500 arrobas.

(15) Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 150 (tabela).

¹³ Frei Vicente do Salvador, *História do Brasil, 1500-1627* (ed. revista por Capistrano de Abreu), S. Paulo, 7.ª ed., 1982, p. 302; Vera Lúcia Ferlini, *Terra, Trabalho, Poder*, S. Paulo, 1988, pp. 111-113.

¹⁰ *Ibidem*, p. 278. Valores coligidos num quadro de apêndice sobre montantes da produção.

¹¹ Roberto Simonsen, *História Económica do Brasil, 1500-1820*, S. Paulo, 5.ª ed., 1967, p. 115.

¹² Mircea Buescu, *História Económica do Brasil. Pesquisa e Análises*, Rio de Janeiro, 1970, pp. 84-85.

Importa destacar, por outro lado, o que as informações coligidas indicam sobre a capacidade média de cada engenho. A proposta de Buescu peca por optimista. 6000 arrobas poderão traduzir a produtividade de umas quantas unidades, em anos favoráveis, mas estarão longe de poder caracterizar a generalidade do tecido produtivo brasileiro. Mais fidedignas parecem as observações de Stuart Schwartz, que giram em torno das 3000-4000 arrobas, aliás corroboráveis pelos elementos fornecidos no relatório de Adrien Van der Dussen de 1639¹⁴, cotejado com outra fonte contemporânea que dá notícias complementares importantes para avaliar a capacidade de cada engenho nomeado¹⁵. O levantamento desses dados, respeitantes a 116 unidades das 120 não arruinadas pela guerra, entre as 166 que existiam anteriormente, coloca a média na proximidade das 3500 arrobas, mesmo em regiões como Pernambuco onde não eram desconhecidos os grandes engenhos reais (Quadro XVIII).

Quadro XVIII				
Produção dos engenhos do Nordeste (1630)				
Arrobas	N.º engenhos	Prod. máxima	Prod. mínima	Prod. média
1000-2000	13	26 000	13 000	19 500
>2000-3000	29	87 000	58 000	72 500
>3000-4000	24	96 000	72 000	84 000
>4000-5000	19	95 000	76 000	85 000
>5000-6000	16	96 000	80 000	88 000
>6000-7000	8	56 000	48 000	52 000
>7000-8000	3	24 000	21 000	22 500
>8000-9000	1	9 000	8 000	8 500
>9000-10 000	1	10 000	9 000	9 500
11 000	2	22 000	22 000	22 000
Total	116	521 000	407 000	463 500
Média		4 491	3 508	3 995

¹⁴ Adrien Van der Dussen, *Relatório sobre as capitânias conquistadas no Brasil pelos Holandeses (1639). Suas condições económicas e sociais*, José Antônio Gonsalves de Mello (ed. e notas), Rio de Janeiro, 1947.

¹⁵ «Breve Discurso sobre o Estado das quatro capitânias conquistadas, de Pernambuco, Itamaracá, Parahyba e Rio Grande situadas na parte setentrional do Brasil», publicada inicialmente pela *Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano*, n.º 34, Recife, 1887. Utilizada na edição de Van der Dussen realizada por José Antônio Gonsalves de Mello, pp. 139-196.

Ao lado dessas imponentes propriedades da Goiana, onde preponderavam, o Nordeste possuía uma estrutura produtiva marcada por engenhos de 2000-3000, 3000-4000 arrobas. Os que mais contribuiriam, pelo seu número e pelas tarefas exploradas, seriam os de 5000-6000¹⁶. Nesta desigualdade reside o sentido limitado de uma apreciação da potencialidade da colónia tomada pelo simples somatório de engenhos recenseados nas fontes.

Outros factores, condicionantes do ciclo anual da cultura, introduzem sempre uma margem razoável de erro a qualquer cômputo. Há a lembrar a frequência com que os grandes engenhos ficavam subutilizados, não só pelo processo de distribuição das tarefas como pela falta de lavradores que garantissem o aproveitamento da totalidade das explorações. Precariedade da produção e subutilização compunham o quotidiano do Sergipe do Conde, engenho bem conhecido graças à preservação dos seus registos de contabilidade. Um grupo de lavradores instável e uma grande fragmentação dos terrenos, muitos de 1 a 5 tarefas, repercutiam-se num nível de actividade que, por regra, ficava aquém da capacidade do engenho. Preparado para realizar no máximo 230 tarefas/ano, ficou-se por uma média de 206, entre 1523 e 1652. Transformando as tarefas em pães de açúcar (de 1 arroba cada) a «ociosidade» é ainda mais evidente. Uma produção diária muito variável, entre 7 a 65 formas, remete para uma subutilização próxima dos 58,3%¹⁷.

Acreditando em Van der Dussen, para quem um engenho real, movido a água, poderia garantir umas 40 a 50 arrobas diárias, e um de bois, 35 arrobas, depara-se com novas dificuldades para estimar a oferta de açúcar. Os 120 engenhos do Brasil holandês, activos em 1639, um ano de excelentes condições climatéricas segundo Barléu, deram 18 000 caixas¹⁸. O seu peso, também longe de ser rigoroso, andaria pelas 20-22 ou 25 arrobas¹⁹. Seja. Num ano excepcional, ter-se-ão remetido do nordeste para a Europa 360 000 arrobas, o que volta a colocar em evidência, como a mais correcta, a média de 3000-3500

¹⁶ Para cobrir o montante das dívidas dos moradores contraídas à WIC, orçado em 2125 a 1816 florins, foi necessária a hipoteca de 25 engenhos cuja produção era tida em 230, 240 ou 250 caixas por ano (entre 5750 e 6250 arrobas), Joan Nieuhof, *Memorável Viagem Marítima e Terrestre ao Brasil (1640-1649)*, José Honório Rodrigues (ed.), S. Paulo, 1942, p. 90.

¹⁷ Mircea Buescu, *ob. cit.*, pp. 109-115.

¹⁸ Gaspar Barléu, *História dos Feitos Recentemente Praticados durante Oito Anos no Brasil*, S. Paulo, 1974, p. 103.

¹⁹ Charles Boxer, *Salvador de Sá*, p. 180.

arrobos por engenho, valor para guiar os cálculos da procura de transporte.

O açúcar constituía a mercadoria determinante das necessidades de transporte. O algodão ficara para trás e o pau-brasil era, em geral, embarcado como lastro²⁰. A reconversão da quantidade de açúcar no seu correspondente em espaços necessários para transporte não oferece obstáculos de maior. Desde os primórdios, as cartas de fretamento referem a relação 54 arrobos para 1 tonelada (volumétrica) de frete²¹. A aplicação desta paridade ao total de contentores usados e respectivo peso merece análise mais cuidada, pois a densidade da mercadoria não foi constante. A forma de embalar as ditas 54 arrobos seria tão variável quanto o peso das caixas foi traçando uma tendência que acabaria por substituir as de 10-12 arrobos por outras que chegaram a atingir 35²². Se os registos de embarque do mercador Miguel Dias Santiago, enquanto esteve em Olinda, sugerem a vulgaridade das caixas de 14 arrobos²³, já o «Livro das Saídas dos Navios e Urcas (1595-1605)»²⁴, contemporâneo das notas do mercador, permite verificar a frequência bem superior das que rondavam as 12 arrobos²⁵. Contratos com data posterior a estas fontes, de 1613, permitem ainda inferir a circulação de contentores com cerca de 10,8 arrobos de açúcar branco²⁶. Um conjunto de referências que explica, por seu turno, a relação entre o número de caixas e espaços fretados, aceite por mestres e carregadores. A cada tonelada atribuíam-se 5 ou 4 caixas²⁷. A par de um aumento da cubicagem, os contentores experimentaram um peso crescente, talvez até mais acentuado, alterando a densidade de estiva. A profusão das caixas de 15 a 18 arrobos daria azo a estabelec-

²⁰ F. Mauro, *ob. cit.*, p. 150.

²¹ Contratos onde a relação foi explicitada: ADL, C. 11, C. 3, L. 11, fls. 103 e ss.; C. 6, L. 22, fls. 77 e ss.; C. 5, L. 17, fls. 86 e ss.; C. 10, L. 37, fl. 2; C. 8, L. 30, fl. 13; C. 21, L. 79, fl. 139v.º, para fretamentos entre 1592 e 1605. Idêntica relação se descobre nos notariais do Porto e Viana: 54 arrobos para 1 tonelada se for abatido, 36 arrobos para 1 tonelada se for em pé, só utilizada em transporte de açúcar de S. Tomé. Para Viana, ver Manuel António Fernandes Moreira, *Os Mercadores de Viana...*, p. 39 em nota.

²² Stuart Schwartz, *ob. cit.*, p. 113.

²³ *Ibidem*, p. 113.

²⁴ José António Gonsalves de Mello, «Os Livros das Saídas das Urcas do porto do Recife, 1595-1605», em *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVIII, Recife, 1993, pp. 21-143.

²⁵ Um carregamento de 14 caixas na Bahia em 18 de Março de 1598 confirma a média de 12,5. ADL, C. 11, C. 11, L. 38, fl. 7.

²⁶ ADL, C. 11, C. 32, L. 117, fl. 127.

²⁷ Manuel António Fernandes Moreira, *ob. cit.*, p. 39 em nota.

cer-se a nova paridade de 1 tonelada para 3 caixas, datando de 1617 o primeiro contrato que inclui essa conversão e que perdurará sempre que explicitada²⁸, apesar dos casos frequentes de 20 ou mais arrobos por caixa. Por costume, a relação 1 tonelada para 3 caixas perduraria, insinuando que a alteração terá sido mais sensível no peso do que na volumetria. A maior densidade, por se reflectir em taxas de utilização menos vantajosas²⁹, talvez tenha contribuído para o aumento da taxa de frete, inibindo ganhos de eficiência no sector dos transportes³⁰. Não obstante, o fisco tardava em adaptar-se a esta mudança rápida, persistindo a cobrança sobre caixas que se julgavam de 18 arrobos, mesmo que mais pesassem, pois em 1631 sabia-se das muitas que andariam pelas 20³¹. Em 1654, uma provisão do Conselho da Fazenda estipularia que no Porto se procedesse conforme aos tempos recentes, quando os contentores chegavam a ter 30 arrobos, e se ignorasse o abatimento da tara guiado por uma pauta antiga baseada nas 18 arrobos.

A década de 30 do século XVII testemunharia essa crescente variação, ficando na memória dos agentes de transporte e nos livros das alfândegas a relação certa, para efeitos de cálculo do frete, de 1 tonelada para 54 arrobos, idênticas a três caixas de 18. Mas as mudanças sobrepuseram-se. A arqueação dos navios, feita em toneladas volumétricas³², expressaria mal a capacidade de frete dos navios nas rotas do açúcar. Ignora-se a identificação do porte através do número de toneladas, medidas com tonéis e seus submúltiplos, preferindo-se, como mais exacta, a referência ao total de caixas que o navio comportaria. Desta forma se especificava, por exemplo, a compra de 1/6 de uma embarcação para 25 caixas, 1/8 para 40, 1/3 para 250 ou outro 1/3 para 130³³. Quando os oficiais da Câmara do Espírito Santo quisessem alertar o reino para a importância de servir o porto com uma navegação regular, lembraram em 1650 que seria conveniente ali chegarem três ou quatro navios de 300 ou 400 caixas. Uma indicação mais precisa do que se fosse dada em toneladas³⁴... Indício da especialização da frota portuguesa, vocacionada para uma rota que se justificava pela importação de uma mercadoria dominante, ao ponto de se ques-

²⁸ ADL, C. 1, C. 32, L. 158, fl. 112. ADP, PO 2, L. 44, fl. 112, PO 1.º, 3.ª série, L. 138, fl. 40v.º

²⁹ Ver Capítulo IV.

³⁰ Ver Capítulo IV.

³¹ J. Andrade e Silva, *Collecção Chronologica...*, vol. IV, Lisboa, 1855, p. 235.

³² Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões...*, cap. II.

³³ ADP, PO 1.º, 3.ª série, L. 150, fl. 3v.º, L. 152, fl. 57; L. 153, fl. 15, L. 153, fl. 129.

³⁴ AHU, Baía, 1354.