

X

VITORINO MAGALHÃES GODINHO

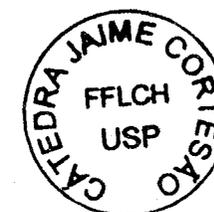
OS DESCOBRIMENTOS E A ECONOMIA MUNDIAL

VOLUME IV

SBD-FFLCH-USP



234685



EDITORIAL PRESENÇA

Enquanto a sociedade europeia, desde o império romano no seu ocaso, tendia a libertar o homem, transformando-se a escravidão em servidão da gleba e posteriormente desaparecendo quase por completo os laços servis, o Outono da Idade Média e a Idade Moderna reforçam a dependência escravista em vastas regiões do globo e assentam o arranque e o florescimento do capitalismo comercial na utilização do trabalho escravo. Recorde-se que no Leste europeu o desenvolvimento da cerealicultura destinada à exportação para o Ocidente retorna o campesinado à servidão da gleba, a partir do século XVI. Em algumas das suas colónias mediterrâneas os genoveses serviram-se de mão-de-obra escrava, nela alicerçando boa parte da sua economia mercantilista e industrial, durante os derradeiros séculos medievais. Neste precedente filia Verlinden a estrutura da crematística colonial, baseada na escravatura, que portugueses e espanhóis modelaram a partir da era quatrocentista e depois todas as nações da Europa largamente adoptaram, à medida que participavam nos tratos ultramarinos.

O comércio capitalista, que dealba em tantas cidades do Outono medieval, amontoou substanciais proventos do fornecimento de escravaria ao Islame. Já o renascimento económico após-carolíngio foi explicado, em parte, por Maurice Lombard, pela venda das gentes de além do Elba — os Eslavos, donde «escravos» —, efectuada pelos mercadores cristãos às escáfulas norte-africanas e peninsular islâmicas; em retorno, afluíram à Europa as preciosas espécies de ouro. As cidades capitalistas italianas, e mesmo os mercadores do Levante hispânico, intensificam esse movimento nos séculos XIII e XIV e primeira metade do XV. Na foz do Don, a colónia veneziana de Tana foi florescente centro de escravatura então, vendendo aos lotes tártaros, sobretudo, e ainda caucasianos e russos, para o Egipto e Síria, embora também para as regiões do Adriático e a própria Veneza. Neste empório houve até que limitar o afluxo, e por mais de uma vez⁽¹⁾. As circumvizinhanças do mar Negro desempenharam, durante esses séculos, o papel de mercados de escravos de numerosa oferta e forte procura. Quando, na quarta década do século XV, Bertrand de la Broquière se encontra em Damasco, passa por lá o genovês Gentile Imperiale, que, esclarece-nos o viajante, é mercador do Soldão encarregado de comprar escravos em Caffa (ed. Ch. Scheffer, p. 68). Embora os estatutos que regulam a situação dos genoveses na Crimeia lhes proibam, sob

⁽¹⁾ Ch. Verlinden, *La colonie vénitienne de Tana, centre de la traite des esclaves* (nos *Studi in onore di G. Luzzatto*, Milão, 1949, e separata).

pesadas multas, o transporte de escravos com destino ao Egipto, Barbaria e estados mouros de Espanha, os mercadores genoveses de Caffa e outras feitorias crimeenses é que abastecem os soldões egípcio-sírios, que assim recrutam o seu exército de «mamelucos»⁽²⁾. Ainda em 1434 Génova tem de justificar perante o papa o comportamento dos seus cidadãos que traficam no mar Negro — prova de que o trato continua florescente. Em 1427 esperavam-se em Veneza 400 escravos trazidos pelas galés de Tana⁽³⁾.

Mundo polarizado por cidades que são centros comerciais e industriais, com economia dinamizada e «desenvolvida», o Mediterrâneo, encontro de religiões e etnias, confina com regiões «subdesenvolvidas» — o mar Negro, o Sáara e Sudão —, de modo que trafica intensamente em escravos e intensamente utiliza o seu trabalho. E isto tanto na orla meridional como na setentrional, no Islame como na Cristandade. Foquemos mais de perto o Levante hispânico⁽⁴⁾. Na verdade, se no interior da Península — por exemplo, Aragão — a escravidão é pouco numerosa desde o século XIII, nas Baleares, na Catalunha e em Valência o seu número é substancial, e de relevo o papel que desempenha. Afluem escravos das mais variadas origens: gregos, desde finais do século XIII mas só durante o XIV; sardos, a partir do derradeiro quartel de Trezentos e principalmente na primeira metade de Quatrocentos, em castigo das suas revoltas contra o domínio da coroa aragonesa; com o ocaso do século XIV vêm russos, tártaros do Cáucaso e da Crimeia, balcânicos (sobretudo búlgaros) turcos (que fogem frequentemente) e raros arménios. As colónias italianas de Caffa e Tana é que distribuem os provenientes do mar Negro. Barcelona é, na península, o grande foco do trato, mas entre os mercados de origem e os de destino destacam-se centros de escravatura, como Palermo; e além de catalães há italianos metidos no negócio, assim os Datini, de Prato (perto de Florença). A influência na economia catalã-valenciana é bem dada pela instituição do *magister guayte*, em 1381, encarregado de vigiar os escravos (os donos pagam um prémio de seguro). Encontramos escravos espalhados por todo o Levante hispânico: excedem 4375 só na Catalunha ao abrir a era quatrocentista, nas Baleares há proprietários de 10, 20, 30 e até 60 escravos. Como donos, deparamos com eclesiásticos e nobres mas principalmente com burgueses. Trata-se de escravidão urbana e não rústica, utilizada na indústria e no comércio e não na agricultura.

Há, portanto, intensificação do trato e do emprego de escravos a partir do último quartel de Trezentos, ou mesmo de meados desse século. Como explicá-la? Kowalewsky relacionou-a com a Peste Negra, que tão dramaticamente rareou a mão-de-obra. Todavia Verlinden, dadas as características apontadas, e nomeadamente a quase total ausência na agricultura, e constatando que os escravos são já numerosos no século XIII, rejeita essa relação, e entende que o fenómeno se explica, sim, pelo trato de escravos. Mera deslocação do problema: por que é que se intensifica a escravatura? Facilidades da oferta e do circuito de comércio e circulação, decerto, mas também aumento da procura — indispensável. Na realidade, impossível esquecer a situação do mercado da mão-de-obra que a Peste Negra agravou paroxisticamente. A própria crise agrícola que dela resultou (ou que ela pelo menos agudizou) levava a buscar saídas no incremento das actividades comerciais e industriais e em novas culturas de maior rentabilidade. Não podemos desatender ao alastrar das plantações de cana sacarina e ao aparecimento de novos engenhos de açúcar no Levante hispânico no século XIV. E em Portugal vimos já que o mesmo acontece no caso de Trezentos e primeira metade de Quatrocentos.

Mas por outro lado, à primeira vista paradoxalmente, a expansão quatrocentista lança o *processus* emigratório: a terra expulsa os seus filhos, ao mesmo tempo

⁽²⁾ Nota de Scheffer a La Broquière, p. 68; R. Pernoud, *Les villes marchandes aux XVI^e e XV^e siècles* (Paris, 1948), pp. 74-5.

⁽³⁾ Verlinden, cit.

⁽⁴⁾ Ch. Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, t. I, Brugge, 1955, pp. 319-614.

que reclama braços vindos de fora. Paradoxo de que parece ter tomado consciência Garcia de Rêsende, ao escrever, por alturas de 1534

«Vimos muito espalhar
portugueses no viver,
Brasil, ilhas povoar,
e às Índias ir morar,
natureza lhes esquecer.

Vemos no reino meter
tantos captivos, crescer,
e irem-se os naturales,
que se assi fôr, seram mais
eles que nós, a meu ver.»

(*Miscellanea*, n.º 189)

Afinal, resultado lógico das condições estruturais que persistem através de todo o Antigo Regime peninsular: obstáculo intransponível à promoção social e económica dos desfavorecidos, empurram-nos para ganhar a vida em terras alheias ou que vão valorizar pela primeira vez, enquanto a estrutura persistente tem que ir buscar ao exterior a mão-de-obra de que carece. Sociedade, por isso, derramada — «e se mais mundos houvera, lá chegara» —, alicerça-se nos pólos opostos e complementares da emigração e da escravatura. O P.^o Gonçalo da Silveira, escrevendo de Moçambique em 1560 sobre os erros dos Cafres, destaca em primeiro lugar a poligamia, apercebendo-se bem, todavia, que o maior número tem só uma mulher mas «os honrados por honra teem muitas mulheres assim como nós muitos escravos, porque assim se servem delas»⁽⁵⁾. Os portugueses caracterizam-se pois por possuírem escravagem, que os serve — de que se servem para viver. Têm-na por honra — como distinção social, mas também por desprezo do trabalho, que é «para o mouro», que será «para o preto».

§ 1 — Dos assaltos às Canárias aos resgates da Guiné

A rarefacção da mão-de-obra no século XIV, por um lado, e por outro as exigências das plantações e engenhos de açúcar, bem como de serviços dos serviços domésticos e de dependentes que se colocam em officios e actividades várias a ganhar a vida para os seus donos, tudo isso conduziu a explorar a fundo as possibilidades do imenso reservatório do mar Negro, como apontámos; mas também a buscar, eliminando intermediários, fontes mais próximas, e duas se apresentavam naturalmente: os ataques à então florescente navegação moura maghrebina-granadina, os assaltos a um arquipélago conhecido desde finais do século XIII e povoado de «pagãos» — as Canárias. Estas ilhas são intensamente salteadas pelos cristãos peninsulares desde meados de Trezentos: assaltos vindos da Catalunha, da Andaluzia, de Portugal. Os Guanchos deveriam ultrapassar 80 000 em começos do século XIV; estavam reduzidos a uns 60 000 por volta de 1442, e talvez só a metade deste número dobrado o meio do século XV. Intensidade que um número basta para desvendar brutalmente: num único ano — 1402 — e considerada apenas a ilha do Ferro, foram feitos uns 400 cativos. A situação não melhorou para os indígenas com a ocupação cristã de algumas das ilhas; pelo contrário: conta Cà da Mosto que os cristãos de Lançarote, Forteventura, Gomeira e Ferro têm por costume — estamos a meio do século XV — ir saltear as ilhas dos «idólatras» — Grã-Canária, Tenerife, Palma — a fim de aprisionar machos e fêmeas que levam a vender à Península. Em Zurara colhemos significativos exemplos. A grande expedição de 1445 à Guiné, organizada em Lagos, desmembrou-se numa poalha de pequenas expedições, entre as quais duas se fixaram como objectivo as Canárias. Assim, as caravelas de Álvaro Gonçalves de Ataíde, de Picanço e a de Távira, ajudadas por guanchos da Gomeira, assaltaram a ilha da Palma onde apresaram gado e, num só dia, 17 canários; e depois uma das caravelas apoderou-se à traição de 21 indígenas

⁽⁵⁾ 9 Agosto (Theal, *Records*, vol. II, p. 89).

aliados que tinham ido a bordo «sobre segurança» — o infante mandou aliás restituir estes à sua origem. Por outro lado, Álvaro de Ornelas, que escalara em Forteventura, assaltou também a ilha de Palma. Pela leitura das descrições dos dois feitos ficamos com a certeza, que outros passos e fontes corroboram, de que os assaltos às ilhas não cristianizadas, tanto por portugueses como por castelhanos, deviam ser frequentíssimos e de bom lucro, tendo como único fito filhar cativos para depois os vender como escravos. Cada assalto devia obter, pelo menos, umas duas dezenas de cativos por cada navio assaltante. Na vida quotidiana da expansão há que entrar em conta com estas correrias às Canárias, às costas de Granada e de Marrocos e posteriormente ao litoral saariano. As viagens correntes de resgate transformavam-se, quando possível, em acções de corso⁽⁶⁾. Estes canários foram constituir parte da mão-de-obra empregada pela economia açucareira madeirense; na ilha chegar-se-á a limitar a presença de cativos dessa proveniência. Mas encontramo-los também no Algarve, e desde cedo. Por exemplo, em 1439 o prior de Santiago de Tavira possui uma escrava canária (*Documentos das Chancelarias relativos a Marrocos*, t. I, pp. 68-9). A região do cabo de São Vicente é valorizada economicamente pelo infante D. Henrique: nos matos e maninhos surgiram as vinhas e messes de pão, criou-se gado bovino e ovino; na vila de Sagres laboravam fornos e fornalhas de telha e tijolo; ora também nesta economia do promontório aparecem canários a labutar, como mostrou Jordão de Freitas.

A instalação de normandos e depois de castelhanos em algumas das ilhas trouxe todavia novos problemas: os colonos passaram a saltar a costa africana fronteira a fim de obterem escravos. Já em 1405 Jean de Béthencourt lança uma razia na zona do cabo Não, e tais feitos prosseguem durante todo o século XV⁽⁷⁾. O dramático despovoamento do arquipélago, que já apontámos, forçou mais ainda os senhores cristãos das ilhas a recorrerem a esse meio de abastecer o mercado da mão-de-obra com escravos mouros e negros. Em 1472, por exemplo, os colonos operam um desembarque no litoral africano com esse objectivo. A introdução da cana sacarina e das moendas de açúcar a partir de 1490 intensificou essa busca de braços pretos.

Se no caso das Canárias intervêm imperativos estratégicos e vectores de colonização, os assaltos de que foram alvo destinados a obter escravos integram-se num complexo de actividades predatórias quer terrestres quer marítimas que têm como teatro o estreito de Gibraltar e Marrocos, seguidamente também o litoral saariano e guineense. Ceuta foi tomada, não tanto para proteger as costas algarvias de ameaças mouras, antes a fim de constituir base de ataque à opulenta navegação magrebina e de almogaverias em terra (além de outros objectivos ligados ao comércio e à cerealicultura). Das praças portuguesas saíam correrias às fartas aldeias e aduares que visavam apresar gado e cativos e deitar a mão a precioso recheio. Esses cativos eram empregados como escravos ou exportados nesta condição, mas também serviam de moeda de negociação para conseguir avultados resgates — uma instituição existe, especificamente encarregada desta missão, os alfaqueques. O mesmo proveito visavam as operações navais de corso. Assim, o conde D. Sancho, capitão de Ceuta, tomou um caravo de mouros que passava de Tânger para o reino de Granada; entre os cativos figurava o judeu Mordofay, certamente personagem importante, que o conde cedeu ao rei, e este por seu turno fez dele mercê ao vedor da Rainha; ora a comuna da judiaria de Évora resgatou-o por 12000 reais brancos e forrou-o, obtendo depois confirmação régia da alforria, isto em 1453⁽⁸⁾. Os «honrados roubos» no mar e em terra pingavam chorudos ganhos, e classificavam-se para os nobres como actividade consentânea com a sua condição — de honra —, ao contrário da pacífica mercancia, precisamente porque implicavam «feitos» de armas. Os infantes D. Henrique e D. Pedro não desdenharam ter

⁽⁶⁾ *Documentos sobre a expansão portuguesa*, vol. III, pp. 64-71.

⁽⁷⁾ *Sources inédites de l'histoire du Maroc — Portugal*, vol. I, p. 204.

⁽⁸⁾ *Documentos das Chancelarias relativos a Marrocos*, vol. II, n.º CLI, pp. 160-1; cf. *Documentos exp. port.*, vol. III, p. 86-7.

destas empresas de pirataria (o próprio rei tinha os seus corsários), e obtiveram do poder régio em 1433 a cedência do quinto das presas que lhe cabia de direito, em relação a todas as cousas tomadas pelos navios que trouxessem «de armada», de «corso»⁽⁹⁾. As casas senhoriais já não se baseiam financeiramente apenas nas rendas dos seus domínios e nos assentamentos pagos pelo poder régio, entram também em iniciativas semi-guerreiras, semi-económicas, que são estas acções de pirataria. Esta exerce-se principalmente no estreito de Gibraltar, é fácil de compreender porquê: trata-se de cruzamento de várias rotas mercantis importantes, de que é passagem obrigatória. As acções de corso das casas senhoriais começaram cedo. Um documento de 7 de Maio de 1428 informa-nos de que Palenço e Álvaro de Cadaval iam numa galeota do infante D. Henrique de armada contra os mouros⁽¹⁰⁾. Aliás quase todas, se não todas as navegações promovidas por este infante até 1434 devem ter sido expedições de corso, que depois Zurara transformou em tentativas para dobrar o Bojador: no capítulo VIII da *Crónica da Guiné* descaí-se a dizer, em relação ao malogro quanto a esse fim: «Bem é que eles não se tornavam sem honra, que por emendar o que faleciam em não cumprir perfeitamente o mandado do seu senhor, uns iam sobre a costa de Granada, outros corriam por o mar de Levante [Mediterrâneo], até que filhavam grossas presas de infiéis, com que se tornavam honradamente para o reino». A pirataria portuguesa não tinha, porém, como única vítima a navegação muçulmana: armavam-se em Portugal navios que, declarando irem contra os mouros, no tempo da carregação andavam pela costa do Algarve e até pela de Castela (Andaluzia), de foz em fora e de porto em porto, aguardando os navios tanto bretões como galegos; e o que é mais: perseguem-nos dentro dos portos castelhanos e tomam-nos, o que origina retaliações de que sofre o Algarve e desorganização do comércio corrente (dos portos algarvios carregam fruta e outros artigos para Cádiz e San Lúcar de Barrameda, trazendo de retorno trigo e outras mercadorias⁽¹¹⁾).

Estas acções no Estreito e em águas marroquinas e granadinas proporcionaram aos portugueses entrar em contacto com mão-de-obra de outra origem étnica: os pretos. É assim que em 1425 tomam à saída de Larache uma barca de mouros (além de 2 caravos, com roupa, louça e fruta), na qual filham 53 mouros e 3 mouras negras⁽¹²⁾. Escravos negros viviam no reino de Granada, e já se encontram até na Catalunha, em Aragão e em Maiorca desde o século XIII, aumentando consideravelmente o seu número nos dois séculos seguintes⁽¹³⁾; afluem à Península em proveniência, evidentemente, do Maghreb, que os recebe pelas pistas trans-saarianas. Não parece que o mesmo se desse em Portugal. Da pirataria no Estreito e da instalação em Marrocos é que deve ter resultado o projecto de ir buscar cativos negros mais directamente ao Sul. É em 1441 que vêm para Portugal os primeiros cativos apesados no litoral do Sáara: por um ataque nocturno de embuscada a um acampamento de mouros quase nus e sem armas — e que apesar disso decorreu com alguns apuros para os assaltantes — Antão Gonçalves e Nuno Tristão filharam no Porto do Cavaleiro (Rio do Ouro) uns 10 a 13 cativos, pelos quais se obtiveram na metrópole as primeiras informações dadas pelos próprios azenegues sobre o sertão saariano. Na viagem seguinte, de 1443, tomam-se 29. Destaquemos que, segundo o insuspeito Zurara, Nuno Tristão era movido do desejo de filhar cativos em número tal que o infante começasse a tirar proveito das despesas feitas nas viagens⁽¹⁴⁾. Este tipo de «feitos» (que valeu a Antão Gonçalves ser armado cavaleiro, bom sintoma da mentalidade dos novos tempos) prossegue durante alguns anos, embora simultaneamente com as tentativas para entabular os resgates e sua primeira organização. Assim, em 1445 Antão Gonçalves, capitaneando 3 cara-

⁽⁹⁾ *Documentos exp. port.*, vol. I, pp. 140-2, e III, pp. 11-12.

⁽¹⁰⁾ Silva Marques, Supl. ao vol. I, n.º 87, pp. 114-5.

⁽¹¹⁾ Silva Marques, vol. I, n.º 354, pp. 451-2; cf. *Docs. exp. port.*, vol. III, pp. 76-8.

⁽¹²⁾ Zurara, *Crón. Conde D. Pedro*, liv. II, cap. XVI.

⁽¹³⁾ Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, vol. I, pp. 358-362.

⁽¹⁴⁾ *Documentos exp. port.*, vol. II, pp. 170-9.

velas, ruma para o cabo Branco: na ilha de Arguim tomam de noite um mouro negro e sua filha, e por conselho daquele salteiam depois uma aldeia na terra firme, onde cativam 25; recolhendo João Fernandes, que lá ficara para aprender a língua e saber da terra, por seu intermédio negociam com um chefe mouro que lhes vende 9 negros e um pouco de ouro em pó — baptizou-se o local cabo do Resgate; de novo um assalto, a um bando de camelleiros, infrutífero; alguns portugueses escapam a uma cilada na ilha de Tider — os mouros já andavam escarmentados; a expedição volta ao cabo Branco, onde com o costumado grito de «São Jorge! Portugal!» uma vez mais assaltaram uma aldeia de azenegues, de que apresam 55⁽¹⁵⁾. Em três anos sucessivos — 1444, 1445 e 1446 — Gomes Pires, patrão de uma caravela del-rei (enviado pois pelo Regente) tenta estabelecer o trato no rio do Ouro; mas as dificuldades encontradas levam-no, na última dessas viagens, a tomar pela força, em dois ou três assaltos, 79 cativos⁽¹⁶⁾. Entretanto o infante D. Henrique alcançara que, por carta régia de 22 de Outubro de 1443, a coroa lhe cedesse o quinto de todos os cativos e tomadias feitos na costa africana⁽¹⁷⁾.

As condições de obtenção de cativos iam todavia mudar. Desde 1444 que as caravelas tinham atingido a Terra dos Negros. A ténue e precária sedentariedade do litoral saariano não se compadecia com a repetição dos assaltos predatórios, e os nómadas escapavam-se com facilidade. Daí não ser rentável essa forma de actividade, e a intervenção do Regente e do infante D. Henrique ter que impor o trato de mercancia: mudança que se situa à volta de 1446 a 1448. Nada tem que ver, contrariamente ao que muitos pretenderam, com uma alteração de motivação: até aí os empreendimentos seriam animados pelo espírito de cruzada e só desde então é que seriam movidos pela cobiça do proveito. Antes, predominavam os ataques à mão armada, cativando os indígenas pela força, quer porque é norma a pirataria e o roubo precederem a expansão comercial, quer porque se esbarrava com dificuldades em firmar trocas pacíficas. Depois passa-se a conseguir os escravos por escambo ou compra-e-venda. Apenas duas formas de acções económicas. Em ambos os casos actua a cobiça do ganho, bem como o anseio de cristianização (modalidade ideológica da necessidade de angariar mão-de-obra servil). Que a mudança se deu: concordam as fontes — Zurara, Cà da Mosto, Diogo Gomes.

As primeiras relações mercantis regulares teceram-se ao sul do cabo Branco, em Arguim. Da ilha era possível negociar com os nómadas camelleiros, que de há séculos frequentavam os mercados sudaneses, e a região fornecia uma excelente base para a pesca. Aí se instala a primeira feitoria para lá do Bojador. E em 1449 ou 1450 o trato é cedido pelo infante de arrendamento a uma sociedade comercial, por um período de 10 anos, com o monopólio de todas as transacções. À expiração do contrato, o infante deve ter começado a erguer um castelo na ilha, obra interrompida com a sua morte e em 1461 retomada pelo rei. Com a feitoria de Arguim pretendia-se sem dúvida desviar para o mar — e em última instância para Portugal — o intenso tráfico trans-saariano de escravatura, até aí nas mãos dos nómadas camelleiros: por Audem (Uadam) levava-se quer, para leste, aos montes da Barca (Cirenaica), donde seguia em parte para a Sicília, quer, no centro, a Tunes, e, a oeste, a todo o Maghreb el-Aksa (Cà da Mosto, *Navegação Primeira*, cap. X). Os nómadas vendem aos Negros cavalos, sedas de Granada e Tunes, prata, sal, e obtêm de retorno numerosos escravos e ouro em pó. Pela feitoria de Arguim os portugueses vendem alquicés, bordateis, capas, mantas de Alentejo e de Oram, e sobretudo trigo, trazido inicialmente da Madeira, depois de Marrocos, bem como cavalos marroquinos. Posteriormente, a lista das mercadorias para lá enviadas amplia-se, compreendendo também alambéis, bedens, selas, estribos, bacias, prata, coral vermelho em contas, alaquecas. Com a construção da fortaleza o comércio passou a monopólio da coroa, certamente temperado por umas quantas licenças outorgadas a troco de pagamento do quinto, se não do quarto. Antes de 1469

⁽¹⁵⁾ Idem, vol. III, pp. 33-48.

⁽¹⁶⁾ Idem, pp. 57-63.

⁽¹⁷⁾ Idem, vol. I, pp. 142-4.

D. Afonso V concedeu ao filho e herdeiro esse estanco, mas pouco depois dessa data o Príncipe D. João arrendou-o a um opulento mercador lisboeta, Fernão Gomes, por 100 000 reais anualmente; concessão válida por vários anos. Quando subiu ao trono, D. João II chamou a si a exploração do estanco, que abrange o trato dos produtos principais. Como sempre, atenuado por licenças concedidas uma a uma.

Diz Zurara (cap. XCVI) que até 1448, desde 1441, vieram para Portugal, da costa saariana e da Guiné, 927 cativos. Não engloba, segundo toda a probabilidade, os assaltos às Canárias nem as correrias de corso no Estreito. Teríamos assim a média anual de 132. Mas o total apontado pela *Crónica da Guiné* deve estar, como já observou José de Bragança, errado por defeito: efectivamente, Diogo Gomes informa que só na expedição de Lançarote se trouxeram ao Reino quase 650 cativos, e uma carta de D. Afonso V, de 1448, declara: «...e lhe trouxeron [a D. Henrique] de lá [de África] por vezes mais de mil corpos de infiéis...» (veja-se a nota nas págs. 265-6 da ed. da *Crónica* por aquele historiador, vol. II). Para esses 7 anos, 1 000 escravos é o mínimo decerto largamente ultrapassado, embora também seja de admitir que a soma não excedeu os 2 000, só dos litorais saariano e guineense. O tráfico pacífico revelar-se-ia — não é preciso ser profeta para o adivinhar — bem mais frutífero. Cà da Mosto, reportando-se a 1455, estima que de Arguim vêm por ano para Portugal 700 a 800 escravos (*Navegação Primeira*, cap. X), segundo o texto das edições quinhentistas, 800 a 1 000, segundo o códice da Marciana que é a mais antiga cópia conhecida (p. 18 da ed. Peres-Machado). Na esteira de Fortunato de Almeida e, como ele, com base no total apresentado por Zurara, Damião Peres e posteriormente Verlinden (baseado também em cartas de quitação do fim do século) rejeitam a estimativa do veneziano por exagerada. Todavia, enquanto o número dado pelo cronista (demasiado baixo, como vimos) se refere à década inicial, de 1441, o aventado por Cà da Mosto refere-se à segunda década, a de 1450. A intensificação do trato é mais do que plausível, sobretudo se nos lembrarmos de que só por alturas de 1446 substituiu a pirataria, e ainda a que no tempo da *Crónica* não entrara em funcionamento a sociedade que o explorará. É claro que a feitoria de Arguim engloba então em parte os resgates que se efectuam mais a sul, já na Terra dos Negros. De 1450 a 1460 podemos supor um mínimo de 800 escravos por ano, um máximo de 1 000 em alguns casos. O *Esmeraldo* e a descrição inserta na colectânea de Valentim Fernandes permitem-nos afirmar a continuidade deste tráfico, nas linhas essenciais, até 1505 pelo menos. O quantitativo deve ter diminuído no entanto, e acentuadamente, com o desenvolvimento dos resgates nos rios de Guiné.

Na verdade, na passagem de um século para outro, o capitão e feitor de Arguim obteve por resgate de mercadorias, durante 2 anos, 7 meses e 20 dias, 668 peças de escravos (C. Q. n.º 235, relativa a Maio de 1499-Dezembro de 1501). Em 3 anos e 5 meses (de Março de 1505 a Agosto de 1508) o capitão e feitor obteve da mesma maneira 406 peças (C. Q. n.º 642). Mas já o período de 2 anos e 10 meses que vai de Agosto de 1508 a Junho de 1511 deu um total de 1 510 escravos (C. Q. n.º 237). Anualmente, pois, há oscilações que vão do mínimo de 110 escravos a mais de 500: em qualquer dos casos, trato que não é de desprezar. Num ano, de Dezembro de 1514 a igual mês de 1515, a Casa da Mina recebe do capitão de Arguim 423 peças de escravos⁽¹⁸⁾. Em 1519, só a nau *Nazareth*, que vinha da Índia, aí embarcou 110 peças⁽¹⁹⁾. O trato continuou, portanto.

De 1444 a 1460 descobriu-se a costa da Guiné, desde as Palmas de Sanagá ao norte até a serra Leoa ao sul e conseguiu-se tecer relações pacíficas, a partir de 1446-1448, com os reinos negros. O trato abriu na região do Senegal e cabo Verde, anteriormente a 1455. Dos Jalofos, que a ocupam e se estendem, por detrás de Barbacins e Sereres, até o Gâmbia meridionalmente (conquanto não toquem no

⁽¹⁸⁾ T. T., C. C. II-62-91 (conhecimento).

⁽¹⁹⁾ T. T., C. C. II-83-69 (Laranjo Coelho, *A Pederneira*, p. 35).

mar entre o rio Salum e aquele), obtinham os portugueses escravos negros em abundância (V. Fernandes, ff. 90v e 96v). O número de escravos importados para Portugal devia ser elevado: declara-o Diogo Gomes, e o *Esmeraldo* é ainda mais preciso, porquanto informa que nos anos de bom resgate se retiravam do rio Senegal 400 escravos, e nos outros às vezes apenas metade; mas o comércio declinava por alturas de 1505. Os barcos portugueses chegavam a subir o rio para ir aos mercados tucurores comprar escravos a troco de cavalos. Para todo o território jalofo levam, além desta mercadoria, alquicés, bedens, panos vermelhos e azuis (V. Fernandes, f. 96v). De ao sul do cabo Verde até ao Gâmbia vivia «má gente» — Sereres e Negros de Niumi —, os primeiros contactos foram mortíferos para os portugueses. Por 1455, todavia, talvez na viagem em que foi Antoniotto Usodimare, entabularam-se relações comerciais na zona do rio Salum: um senhor negro forneceu ao genovês 40 escravos e parece que teria mandado um emissário ao rei de Portugal, com um presente de algumas peças⁽²⁰⁾. Mais a norte, no porto de Andam, em terra de Sereres (6 léguas abaixo de cabo Verde) houve resgate de escravos, talvez também essa época; chegou a ser florescente, mas no começo de Quinhentos já não existia. De igual modo se resgatavam escravos no porto de Ale (2 léguas a sul do actual Red Cape); em 1505 ainda prosseguia aqui o trato. No século XVII todos estes portos continuavam activos, muito frequentados por franceses. Desta costa dos Jalofo levavam-se escravos para São Jorge da Mina, além de outros destinos. Só o régulo do Salum vendia num dia 80 e 100 negros (Lemos Coelho, 1669, ed. Academia de História, pp. 6-7, 9-11).

Com os mandingas do rio Gâmbia firmaram Diogo Gomes e Cà da Mosto paz e amizade em 1456; é possível, porém, que já um pouco antes aqui se tivessem efectuado transacções. Um e outro obtiveram do rei (*mansa*) de Bati escravos. Desde então o resgate manteve-se florescente, assim no período de 1490-1505, em que o conhecemos melhor. Perto do litoral, os portugueses escambavam cavalos por escravos; subiam aliás o rio até às feiras de Cantor, onde desenvolviam activo comércio mas ligado sobretudo ao ouro. Nas duas primeiras décadas do século XVI o trato do Gâmbia andou contratado. Ignoramos quando abriu o trato com os mandingas e felupes do rio Casamansa, mas deve ter sido pela mesma altura, pouco depois. No último decénio de Quatrocentos e primeiro lustro de Quinhentos era zona de muito resgate. Os portugueses exportavam para lá cavalos, lenços e panos vermelhos, com que adquiriam os escravos, algodão indígena e gatos de algália; vendiam lá também ferro, de avultada procura e alto preço. Na corte do Casa-mansa residiam mercadores portugueses. A volta de 1456 calculamos que tenha começado ainda a traficar-se com os mandingas e banhuns do rio São Domingos (Cachéu). Região de feiras concorridas, na transição dos dois séculos residem na corte do régulo (*farim*) de Braço mercadores europeus; escambo já nosso conhecido: cavalos contra escravos (além de se adquirirem gatos de algália, algodão, mel e cera, que vão para as ilhas de cabo Verde). Em 1456 Diogo Gomes conseguiu entabular comércio também com os gogolis e beafares do rio Geba. Aqui, como no rio Buguba, o resgate é idêntico ao que temos visto. No rio de Nuno também entram navios a resgatar marfim e alguns escravos (V. Fernandes, f. 127). Para toda esta costa os portugueses exportam manilhas de latão, contaria, mantas de Alentejo, panos de algodão, estanho, cavalos, obtendo em retorno escravos, ouro (pouco, para sul do Gâmbia), coiros, algália, marfim e também panos de algodão (V. Fernandes, f. 107v e ff. 124-125v).

Por todo o litoral desde o rio Geba ao cabo da Verga o principal resgate era de escravos — ouro, só em pequena quantidade —, que se pagavam com alaquecas, contas, estanho, lenços, bacias de barbeiro, manilhas de latão, panos vermelhos. A partir do cabo da Verga e até à serra Leoa o trato rareava; único porto de importância: o do rio Case (actual Skarcies); os indígenas vendiam ouro puro finíssimo (mas em pequena quantidade), escravos, colares de marfim. O comércio por estas

⁽²⁰⁾ *Documentos exp. port.*, vol. III, p. 99.

paragens só se encetou depois de 1456 mas talvez já antes de 1460. Na década seguinte, abre-se na serra Leoa. Com os bolões do litoral negociava-se em escravos na Furna de Santa'Ana e rio das Gamboas (que nela desagua) e no rio das Palmas.

Estes tratos dos rios de Guiné e serra Leoa andaram frequentemente arrendados no século XVI, em vários casos a poderosos capitalistas como Cristóvão de Haro. Daí conflitos com os colonos do arquipélago de Cabo Verde, que lutaram, geralmente com êxito, para manter o seu acesso à costa fronteira e fazer das ilhas escalas de importância neste trato. Desde o rio Senegal ao extremo sudeste da serra Leoa contavam-se pelo menos 14 resgates principais; só daquele rio vinham por ano 200 a 400 escravos. É por isso perfeitamente plausível o total que Duarte Pacheco aventa: quando o comércio desta terra andava bem ordenado, em cada ano tiravam-se dela 3500 escravos e mais, além de ouro, panos de algodão e marfim; de modo que aí «grande parte da gente de Portugal ganha de comer, e os reis deste comércio grandes proveitos ham» (*Esmeraldo*, liv. I, cap. 33). Na verdade, os lucros chegavam a ser de 7 por 1. Por 1505-1520 é que parece que o trato já andava «desordenado» — em declínio, pois, devido em boa parte à concorrência.

Os artigos com que se adquirem os escravos são, com predomínio ora de uns ora de outros consoante os mercados, sempre os mesmos: trigo (sobretudo ao norte, no litoral saariano), cavalos marroquinos (essenciais para o prestígio e força militar dos reinos negros), manilhas de latão e bacias, mantas de Alentejo, alquicés, bordatéis e bedens, panos vermelhos e azuis, contaria, alaquecas. Os cavalos ocupam lugar privilegiado neste escambo; em cavalos se exprime frequentemente o preço do escravo. Os nómadas saarianos compravam nos mercados sudaneses 10 a 15 escravos por um cavalo (Cà da Mosto, *Navegação Primeira*, cap. X). Em tempo do infante D. Henrique, ao iniciar-se o trato com a região desde o Senegal ao Gâmbia, com um cavalo velho os portugueses obtinham 25 a 30 escravos (Münzer, p. 45), no reino do Bor-Damel. Talvez ainda antes de 1460 o preço subiu, pois Diogo Gomes informa que na terra dos Barbacins (Bor-ba-sine) se compram 14 e 15 negros com um cavalo, e posteriormente apenas 7. Idêntica evolução no rio Grande (Cachéu): de começo os negros davam 14 escravos por um cavalo ou por 6 a 7 manilhas de latão; depois, já só davam 10 escravos, e no primeiro quinquénio do século XVI o número reduzia-se a 8, 7 e mesmo 6, havendo agora que pagar 20 a 25 manilhas por um escravo (V. Fernandes, ff. 124-125v). Os mandingas vendem, nesta época, 7 negros por um cavalo (idem, f. 107v). Nos mercados tucurores, do médio Senegal, o preço anda ao redor do mesmo: 6 e 7. No porto de Ale notamos a mesma evolução: de 10 escravos por cavalo inicialmente para o máximo de 6 nos primeiros anos do século XVI. Em suma: num meio século, o custo de aquisição dos escravos duplicou. Em Arguim o preço aparece-nos fixado em míticais (1 = 445 reais): cada escravo vale entre 6 míticais (= 2670 reais) e o máximo de 15 (= 6675 reais), com valores mais frequentes de 8 e 12 míticais; equivale um escravo a 1 camelo e meio no mínimo, 5 no máximo, ou 2 a 7 vacas e meia, ou ainda 14 a 35 alqueires de trigo (V. Fernandes, f. 66v).

Examinemos a viagem do navio *Santiago*, de que ia por piloto e capitão André Afonso e por escrivão António Pires, em 1526 à Serra Leoa e, no regresso, rio de São Domingos (Cachéu)⁽²¹⁾. Eis, em primeiro lugar, as mercadorias carregadas em Lisboa:

Pano vermelho e amarelo	1 600 côvados	Manilhas de latão	2 345
Lenço	357 varas	Bacias de barbear	15
Mantas de Alentejo	24	Pichéis de estanho	10
Canhamaço para sacos	8 varas	Braceletes de estanho	1 240
Olhos de peixe	17 milheiros	Alaquecas	1 quintal 1/2
Cascaveis	10 dúzias	Cristalino	10 milheiros
		Matamungo	204 maços

⁽²¹⁾ Livro da armação, publicado por A. T. da Mota, *A Viagem do navio «Santiago» à serra Leoa e rio de S. Domingos, em 1526*, Lisboa, 1969.

Por regimento vão fixadas as razões de escambo. Por escambo o capitão do navio (que, pelo que se vê, exercia também as funções de feitor) poderia dar:

17 a 18 côvados mouriscos de pano	38 a 40 alaquecas
2 mantas de Alentejo, mais alguma outra mercadoria	40 a 50 manilhas de latão
3 bedens	5 bacias grandes de barbeiro
1 côvado 1/2 de pano vermelho	7 bacias pequenas
30 a 40 côvados mouriscos de lenço francês	

Comparando com as taxas estabelecidas para a obtenção de ouro, vemos que um escravo equivalia a 1 dobra. O regimento esclarece-nos que muitas vezes alguns dos vendedores de escravos querem mais do que um género de mercadoria por escravo — prova de que esses seriam de limitadas posses. Com escala na ilha de Santiago de Cabo Verde, o navio rumou para a serra Leoa, onde esteve a resgatar no rio de Case (Skarcies). Aí embarcou 64 escravos e 29 escravas; cargação muito incompleta, por isso vendeu-se uma parte da mercadoria em troca de ferro para ir ao norte completar a carga (além de se ter adquirido arroz para sustento da escravaria). E assim o navio veio resgatar o ferro da serra Leoa e outras mercadorias da metrópole no rio de São Domingos, onde embarcou 21 escravos e 10 escravas. Ao todo, 125 escravos. No regresso, novamente escala na ilha cabo-verdeana e também na açoreana Terceira. O navio desferrara de Lisboa a 20 de Janeiro e encorou aqui de volta a 3 de Outubro.

A medida que iam sendo colonizadas, as ilhas de Cabo Verde procuraram chamar a si avultado quinhão do comércio guineense, ao abrigo da licença outorgada por D. Afonso V em 12 de Junho de 1466, que do seu campo de acção só excluía Arguim (Fontoura da Costa, *Cartas das Ilhas*, p. 44). A exploração da cana sacarina e dos algodoais, a criação de gado e o corte da coirama, a pesca e outras actividades destas escalas da navegação atlântica constituíam uma procura importante de mão-de-obra; não admira por isso que o piloto João Afonso, ao descrever Santiago para meio de Quinhentos, a diga «bien peuplée de gens noirs et mulâtres et d'aulcuns blancs qui sont Portugaloy» (*Cosmographie*, pp. 329-330). O almoxarife do arquipélago recebeu, nos três anos de 1491-1493, 174 peças de escravos (C. Q. n.º 4). Em 1498 vai a Santiago um escudeiro arrecadar dívidas ao rei, e entre outras arrecada 7 peças de escravos (C. Q. n.º 548). Nos anos de 1513, 1514 e 1515 a ilha importou da Guiné, em boa parte para reexportar, sucessivamente 565, 978 e 1423 escravos. Porque os colonos iam assim à costa fronteira buscar numerosa escravaria, transformando Santiago no mercado distribuidor para todas as escápulas atlânticas, sentiam-se prejudicados quer o trato régio quer o dos contratadores dos rios quando andava cedido de arrendamento; em consequência do que em 1518 o poder central limitou a importação para o arquipélago ao número necessário para mão-de-obra nas próprias ilhas, proibindo a reexportação tanto para a metrópole como para o estrangeiro. Que não cessou, todavia. Ao dobrar-se o meado de Quinhentos, o piloto anónimo sublinha que os contratadores dos rios levam os escravos para Santiago, aonde continuamente estão a chegar navios mercantes de diversas proveniências, e sobretudo das Índias de Castela, para os carregar (*Navegação a São Tomé*, cap. VII). Ainda em 1580-1585 João Galego, no seu *Roteiro*, destaca que dessas ilhas vêm todos os anos navios carregados de açúcar, coirama para botas, algodões e escravos, qualificando este trato de «grosso». Nos contratos das ilhas de Cabo Verde, da mesma época, estipula-se que os contratadores têm de dar 12 escravos por ano a pessoas a que deles é feita mercê⁽²²⁾. Decerto o preço do escravo subira aqui, de 5 000 reais ao começar o século XVI para 20 000 a 30 000 ao chegar ao meio (João Barreto, *Hist. da Guiné*, p. 78): subida de 4 a 6 vezes em moeda corrente, de um pouco menos em cruzados-ouro; mas subida que corresponde à tendência geral ascendente, e não traduz dificuldades do mercado local, senão parcialmente.

⁽²²⁾ «Rendas da coroa de Portugal», B. N. Lisboa, Fundo Geral 637.

Tentemos uma estimativa, grosseiríssima embora, desta sangria humana nesse mundo do cabo Branco à serra Leoa. Até 1448, entre 1 000 e 2 000 cativos, ao todo. Depois, só o trato de Arguim esteve compreendido entre 800 e 1 000 anualmente, declinando com os resgates directos nos rios de Guiné mas mesmo assim contribuindo cada ano com algumas centenas. De 1450 a 1505 essa feitoria não contribuiu decerto com menos de 25 000 escravos, e a soma pode ter alcançado 35 000. Para sul do Senegal, o decénio de 1450 a 1460 foi o da abertura dos resgates, por isso não pode ter dado mais de 500 por ano, ao todo portanto uns 5 000; no decénio seguinte a média anual pode ter duplicado ou mais, o que totaliza 10 000 a 15 000. Nova ascensão com o contrato de Fernão Gomes — atribuímos aos anos de 1470-1475 entre 10 000 e 12 000 — e depois é o período de prosperidade de que fala o *Esmeraldo*: duas décadas de acção do Príncipe Perfeito, a 3 500 por ano. Talvez uma baixa de 1495 a 1505, admitamos ao todo o mínimo de 25 000. Adicionando os períodos sucessivos, alcançamos para a exportação desde Arguim à Serra Leoa inclusivé (mata de Santa Maria), por via marítima, pelo menos umas 140 000 cabeças humanas, possivelmente acima de 150 000, a contar de meio do século XV e até 1505.

§ 2 — Da serra Leoa a Benim e de Angola ao Brasil

Depois da morte do infante D. Henrique as caravelas penetram no golfo de Guiné, em 1471 abre-se o trato onde será (1481) São Jorge da Mina e até 1474 corre-se em longo até o cabo de Santa Catarina, em 1485 Fernão do Pó descobre a costa de Benim.

Logo na costa da Malagueta se resgataram escravos, na ilha da Palma, no Resgate do Genovês, na Praia dos Escravos (este mercado, em decadência ao iniciar-se o século XVI). O seu preço também aqui sobe, mas menos do que o da especiaria: passou de 2 bacias por peça a 4 e 5. Já em 1479-1480 Eustache de la Fosse testemunha que destes portos, onde são comprados a mãe e o filho por 1 bacia de barbear mais 3 ou 4 manilhas grandes de latão, se vão vender escravos à Mina, a 12 e 14 pesos de ouro, o que representava avultado ganho (*Voyage à la côte occidentale d'Afrique*, p. 181). Mas também se importavam para a metrópole, e este trato continuou bem entrado o século XVI. Ainda em 1539 Anrique Nunes recebeu em Lisboa 53 peças de escravos vindas da armação da Malagueta, e que comprara aos oficiais régios em salvo da sisa⁽²³⁾. Acabada a costa da Malagueta — cabo das Palmas —, até diante da serra de Santa Apolónia, ou seja, durante umas 91 léguas de extensão, não se realizavam resgates. Depois é que começam os mercados do ouro, que o nome de São Jorge da Mina consubstancia.

São Jorge, além de reexportar para Portugal, vai tornar-se o grande mercado de fornecimento de escravos às civilizações negras da floresta equatorial. Os mineiros precisam instantaneamente desta mão-de-obra para a mineração do ouro e para o seu transporte até o litoral. Àquela feitoria afluem as peças quer da costa da Malagueta, a oeste, quer do rio dos Escravos, a leste, e isto desde o decénio da sua fundação, como testemunha Eustache de la Fosse (*Voyage*, cit., pp. 181 e 184). Da segunda dessas proveniências vêm às duas caravelas com uns 200 escravos cada. O rio esteve arrendado em 1502 e 1503 por 1 600 000 reais (C. Q. n.º 220), aparecendo de permeio o rico capitalista Fernão de Loronha, já nosso conhecido. O feitor de São Jorge recebeu, das diversas proveniências, durante 2 anos, 4 meses e 20 dias, de Agosto de 1504 a Janeiro de 1507, tanto de machos como de fêmeas, 440 peças — e por outro lado 287 813 manilhas de latão e cobre, bacios, alambéis e aljaravias, conchas, etc., o que dá a ideia das mercadorias escambadas (C. Q. n.º 181). Em 21 meses, de Julho de 1512 a Setembro de 1514, entraram na feitoria 968 escravos, contando 42 cristãos, e por outro lado 44 890 manilhas de cobre,

⁽²³⁾ T. T., C. C. I-71-95 (alvará régio 22-II-1542).

198 434 de latão, 4 065 bacias de mijar e 537 de barbeiro, contas e cauris (C. Q. n.º 502). Em 2 anos, 4 meses e 7 dias, desde Maio de 1517 a Outubro de 1519, o movimento foi de 758 escravos, e quanto às mercadorias idas do Reino, de 310 911 manilhas, 28 223 cauris, 95 771 contas, caldeiras, alambéis e aljaravias (C. Q. n.º 472). Noutro período de igual duração (menos uma semana), desde Setembro de 1519 a Janeiro de 1522, recebeu o feitor 1 035 peças de escravos; de mercadorias do Reino: 352 408 manilhas de latão e 6 830 de cobre, 4 350 bacias de mijar e 822 de barbeiro, caldeiras, conchas, aljaravias (C. Q. n.º 662). Assistimos, deste modo, ao contínuo incremento do tráfico neste mercado, embora com oscilações: a média anual passa (números aproximados) de 180 em 1504-1507, a 552 em 1512-1514, baixa a uns 320 em 1517-1519, e volta a subir para 440 em 1519-1522. Ora nos recebimentos do feitor só se regista parte do movimento, que mesmo assim andaria compreendido entre 200 e 600 peças por ano.

Indicámos já duas das proveniências dos escravos que vêm a São Jorge. A carta de quitação relativa a 1519-1522 esclarece-nos melhor. Do total de 1 035 peças, provinham:

620 da ilha de São Tomé
221 do contrato de Duarte Belo
146 do rio de São Domingos, por Gaspar de Prado.

Sublinhemos este desvio das exportações do rio Cachéu para o golfo de Guiné, em vez de seguirem para o Norte. Aliás já indicámos que no século XVII adiantado vão mesmo para a Mina negros jalofos, de entre o cabo Verde e o Gâmbia, portanto ainda mais setentrionais. Mas a maioria provém da ilha de São Tomé. Em 1526, em três meses e por três navios, a feitoria de São Jorge recebeu do mercado insular os seguintes escravos; enviados pelo feitor dela Manuel Vaz ao seu colega Paio Rodrigues:

Mês	Navio	Piloto	Escravos (peça)	Cauris
Fevereiro	Corpo Santo	Jorge Martins	80	10 772
Março	São Miguel	Fernão das Naus	122	10 737
Abril	São Pedro	?	102	— (24)

Esses escravos, machos e fêmeas, grandes e pequenos, reduzidos à unidade «peça». Ao todo, 304 peças. Desde 1493 que o rei procurara incrementar este trato de São Tomé para a Mina: pela carta régia de 11 de Dezembro, os moradores da ilha passam a receber 4 000 reais ou ouro que os valha por cada escravo que na cidade de São Jorge entregarem ao feitor del-Rei (Silva Marques, t. II, p. 429). Em 4 000 ou 5 000 reais corriam os preços dos escravos na ilha do Príncipe anteriormente a 1505 (25). O papel de distribuidor de escravos ao mundo negro das regiões auríferas manteve-o São Jorge pelo século XVI adiante. É certo que D. João III parece ter sido assaltado por escrúpulos a tal respeito — pois, vendidos para o sertão, esses negros nunca poderiam ser convertidos ao cristianismo —, e por isso (a menos que fosse também para encaminhar a escravária para o Brasil e outras possessões ultramarinas) proibiu, diz João de Barros (*Década I*, liv. III, cap. III) essa corrente de exportação. Convém duvidar da eficácia de tal proibição — bastará, para saber o que se passava de facto no golfo, ler a *Lembrança* de Jorge da Silva a D. Sebastião.

São Tomé chamara a si, como intermediário, o trato de escravos do Benim e do Congo, que a princípio se fazia directamente. Notemos, antes de mais, que, assim como entre a costa da Malagueta (umas 40 léguas) e a costa do Ouro (umas 56 léguas) medeia quase uma centena de léguas sem resgates, para leste da região de São Jorge estende-se novamente um litoral só raramente frequentado, durante outras 95 léguas desde o cabo das Redes a ocidente. Eis-nos agora no rio de Lago ou Agusal, em cuja margem, a algumas léguas da foz, se ergue a cidade de Gebu.

(24) T. T., C. C. II-131-157 (19-II); II-132-41 (15-III); II-132-122 (2-IV). Conhecimentos.

(25) T. T., Gaveta XV-9-9 (e na ed. *As Gavetas da T. do T.*, vol. IV, pp. 211-2).

Aí os portugueses resgatam escravos e marfim, vendendo manilhas de latão — 12 a 15 por peça. Uma vez mais 25 a 30 léguas em que, na expressão de Duarte Pacheco, «não ha comércio nem cousa de que se possa fazer proveito», e chegamos ao grande reino de Benim, descoberto em 1485. O principal porto é o do rio Formoso, de margens polvilhadas de aldeias; a algumas léguas da foz, temos o lugar de Ugatô ou Gatô, de uns 2 000 vizinhos, onde João Afonso de Aveiro fundou uma feitoria. Mais para o sertão 9 léguas fica a capital, a grande cidade de Benim. O principal resgate é de escravos, conquanto os cristãos aqui adquiram também marfim e pimenta de rabo. Os indígenas queriam sobretudo manilhas de latão ou de cobre, dando um escravo por 12 a 15. Indo 100 léguas pela madre do rio alcançava-se Opu, o principal mercado da pimenta e marfim, embora de somenos importância quanto aos escravos. A leste do rio Formoso 10 léguas fica o rio dos Forcados; aqui os portugueses costumavam igualmente comprar escravos em número avultado, boa quantidade de pimenta de rabo, panos de algodão, algumas peles de onça e contas azuis, em troca de manilhas de latão e cobre. Também da terra dos Jós levavam os brancos escravos e algum marfim. Se, por ser a zona doentia de febres, D. João II mesmo extinguiu a feitoria de Ugatô, com maior ou menor regularidade funcionou posteriormente no reino de Benim, talvez não fixa, uma feitoria real portuguesa. Antes de 1512, no período de 1 ano, 8 meses e 12 dias, o feitor Bastião Fernandes recebeu 227 escravos machos e fêmeas por resgate de mercadorias (C. Q. n.º 574, de 20 de Abril de 1512). Embarquemos no navio *Santa Maria da Conceição*, em que vai como piloto Jorge Martins, como mestre Cristino Fernandes e como escrivão Francisco Fernandes; a 12 de Março de 1522 levanta âncora da ilha de São Tomé; a 18 desse mês está à entrada do rio Formoso, onde, depois de discussões, entra; pelos esteiros chegam ao rio dos Forcados a 1 de Abril. Eis o rol das mercadorias que vão para resgate:

Búzios da Índia (em barris)	15 quintais, 2 arrobas e 2 arráteis
Manilhas de cobre	4 010
Cristalinas	4 milheiros
Lenço	211 varas e 1/2
Barretes vermelhos	12 peças

Além de escravos, leva-se por missão adquirir muito vime (necessário para a casa do Hospital e igreja), algum barro para o forno, azeite «todo o que puderdes», cauris, 50 bragas de panos para os negros da feitoria e roças, marfim «todo o que aparecer, mesmo meudo». Na carga de ida destaca-se o inhame, de que este navio fornecerá o navio *São Miguel* que em Benim já se encontra; pelo *São Miguel*, que regressa primeiro, pedirá por seu turno à ilha o que precisar. Feita razoada armação, e se não houver mantimento na terra, deve voltar logo para São Tomé; se a armação for fraca, irá ao Rio Real, onde encontrará mantimento. O primeiro acto, é entregar às autoridades locais os respectivos presentes — panos de linho. O resgate correu assim: compraram-se 19 dentes de marfim, que pesaram 3 quintais, por 261 manilhas; 2 213 cauris por 451 manilhas, a 4, 5 e 6 cauris por manilha, e ainda mais cauris em troca de igos (cabras); e 106 escravos, sendo 31 homens, 25 mulheres, 18 moços e 32 moças, também em troca de cabras, geralmente a 7 cabras por escravo, algumas vezes a 6 e 5, raro ao mínimo de 4. De notar que não havia escravos à venda a troco de manilhas, a não ser 7, além daquele número. Por manilhas fizeram-se no entanto as restantes compras — os 40 panos de bragas, a 2 cada pano, os mantimentos (inhame), etc. A companhia tem direito a umas tantas peças de escravos: o piloto a 3, o escrivão, o mestre, os 4 marinheiros e os grumetes a 1 cada (mas dois grumetes levam 2), tendo de pagar quarto e vintena; as dos grumetes foram compradas com mercadoria del-rei. Como não aceitavam manilhas em pagamento de escravos, não foi possível comprá-los para os particulares nem para a armação. Vê-se, por outro lado, que nestes rios Formoso e dos Forcados funciona uma feitoria, com capitão, a qual dispõe de almadias (26).

(26) T. T., C. C. II-102-20. Livro do navio, feito pelo escrivão.

Podemos estimar que os resgates da costa da Malagueta e de Benim forneciam um mínimo de 500 escravos por ano, e muito provavelmente o dobro.

Na ilha de São Tomé concentravam-se os escravos africanos resgatados desde Benim a Manicongo. Por 1506 já este papel de mercado de concentração e distribuição alcançara todo o relevo, pois aí estavam por vezes 5 000 e 6 000 escravos do resgate, isto é, de passagem para comércio de exportação (V. Fernandes, ff. 197v-198). Por carta de quitação de 9/XII/1510 vemos que o capitão da ilha recebera da Casa da Mina 16 000 manilhas para o resgate de escravos e pimenta nos rios (C. Q. n.º 228). A aquisição na costa africana e transporte até São Tomé, que vimos principalmente nas mãos da coroa, podia ser cedida de contrato. Assim, João Baptista Rovelasco tinha contratados os escravos por 4 contos e 400 000 reis, até São João de 1589, obrigando-se a dar mais 12 escravos anualmente a pessoas a que é feita mercê (como já vimos no caso de Cabo Verde). Todavia então o rei procura já restringir o âmbito do mercado de São Tomé, não deixando que vão resgatar a Angola (*Rendas da coroa de Portugal*, B. N. Lisboa, Fundo geral 637). Por outro lado, os capitalistas contratavam a compra de escravos ao rei, na ilha e a transportar para a metrópole ou para o estrangeiro. Um exemplo: Fernão Vasques, Domingos de Forves e seu irmão Tomás, mercadores, contrataram, por intermédio do genovês Estêvão de Espíndola, a compra de 600 peças, pelas quais se havia de obrigar João Francisco Affaittadi; comprometiam-se a mandá-los buscar a São Tomé no prazo de um ano, mas nesse intervalo só puderam enviar um navio que apenas lhes trouxe metade (entregues pelo feitor da ilha, Manuel Vaz, ao feitor dos mercadores, Cristóvão Rodrigues); obtêm todavia licença para mandar segundo navio já fora do prazo a fim de trazer os restantes. Passa-se isto em 1526⁽²⁷⁾.

Não obstante as veleidades de cristianização do reino do Congo, desde a abertura do século XVI o mais tardar que os portugueses desenvolvem aqui a escravatura. O mapa dito de Cantino já em 1502 regista que de Manicongo vão escravos para a ilha de São Tomé. O próprio poder régio incita a seguir esta via. Em 1512 Simão da Silveira é enviado pelo rei a Manicongo; pelo regimento que lhe é dado, vê-se que o rei do Congo se comprometera a fornecer escravos, cobre e marfim; o capitão português deveria trabalhar «principalmente» por que os navios «venham bem carregados de escravos, e das outras cousas o que bem se puder fazer»⁽²⁸⁾. Em 1515, por exemplo, o rei do Congo deu ao de Portugal de uma vez 78 escravos, que vieram de São Tomé, pagando de frete 1 000 reais cada⁽²⁹⁾. A ilha servia ainda (e durante uns decénios continuará a servir) de intermediário. Mas à costa congolês iam também navios particulares ou por conta de senhores e oficiais régios. Assim, o rei do Congo queixa-se ao secretário de Estado que na costa de Pamgelunga esteve um navio português a resgatar. — Como é que, sendo eu cristão e vassalo do rei de Portugal, vão resgatar com meus contrários? A Manicongo foi nesse ano outro, mandado pelo capitão da ilha de São Tomé mas pertencente a António Carneiro; levou de retorno 400 peças de escravos: e o rei incita o secretário português a mandar mais navios ao resgate⁽³⁰⁾.

É, todavia, com o derradeiro quartel de Quinhentos que se incrementa sensivelmente a exportação de escravos desta costa africana. Além da busca das minas de prata, a conquista de Angola visa a assegurar as relações com o sertão de modo a garantir os carregamentos de negros. Por 1576, segundo o P.º Garcia Simões, «são tantos os escravos que saem daqui cada ano comprados e vendidos, que ordinariamente são 12 mil peças e este ano passado, com 4 mil que morreram, foram 14 mil»⁽³¹⁾. Números decerto exagerados, atendendo às estatísticas conhecidas para 1575-1591, embora o registo oficial ande sempre abaixo da reali-

⁽²⁷⁾ T. T., C. C. II-131-154 (alvará régio, 17-II-1526); II-132-149 (conhecimento 9-IV).

⁽²⁸⁾ *Alguns documentos da Torre do Tombo*, ed. Ramos Coelho, p. 285; já cit. por F. Almeida, vol. III, p. 218.

⁽²⁹⁾ Sousa Viterbo, *Trabalhos Náuticos*, vol. I, pp. 81-2; cf. F. Almeida, vol. III, p. 220.

⁽³⁰⁾ T. T., Gaveta XV-14-28 (*As Gavetas da T. do T.*, vol. IV, pp. 477-8).

⁽³¹⁾ De Angola, 7-XI-1576 (*Relações de Angola*, ed. G. Sousa Dias, p. 74).

dade, tão marcada pelo contrabando. Em 1580, em Fevereiro-Março, no porto de Luanda estão ancoradas 10 ou 12 naus, que trouxeram fazenda no valor de 20 000 cruzados. Mas nesse ano o rei de Angola matou uns quantos portugueses e cativou outros, dos que andavam no resgate dos escravos, de modo que se receava que as naus tivessem de partir vazias⁽³²⁾. Do livro do treslado e verbas da feitoria tirou Abreu e Brito que em 12 anos, de 1575 a 1587, saíram por Luanda 31 922 peças, ou seja, 2 660 anualmente, e nos 4 anos de 1587 a 1591 foram embarcadas 20 131, portanto, em média anual, 5 032. Prodigioso aumento do tráfico, que quase duplica. E não menos importante é o esclarecimento do inquiridor: «se tem por certo que nenhũa das ditas naos, ou navios saem do dito porto sem levarem a terça parte da escravaria furtada aos direitos de vossa [do rei] Fazenda.» Logo, o movimento efectivo (incluindo o contrabando) seria de quase 4 000 peças por ano em 1575-1587 e de mais de 7 500 de 1587 a 1591⁽³³⁾. Verificamos que Giovanni Botero estava bem informado quando nas suas *Relationi Universali* diz que os portugueses, pelo mercado de Luanda, tiram todos os anos do Congo e de Angola cerca de 5 000 escravos (ed. 1595, 1.ª Parte, liv. III, p. 174). E a exportação ainda cresceu durante o primeiro quartel do século XVII. Em 1621 avalia a descrição *Da Mina ao cabo Negro* (publicada por Luciano Cordeiro) que cada ano vão a Luanda 20 navios e mais a carregar escravos. Na realidade, de 2 de Dezembro de 1624 a 4 de Agosto de 1626 carregaram lá 75 navios nada menos do que 17 708 peças⁽³⁴⁾, o que representa uma média anual superior a 10 600. Calculou-se que num século, de 1580 a 1680, Angola teria exportado um milhão de escravos⁽³⁵⁾: os números citados mostram que não se andaria longe desta soma.

Vimos atrás que, quando vigorava o contrato dos escravos de São Tomé firmado por Rovelasco, o rei restringiu o seu âmbito geográfico, desanexando-lhe Angola e o Congo, que passaram a constituir objecto de contrato à parte. Na verdade, em 1587 e por um período de 6 anos, é arrendado o trato a Pedro de Sevilha e António Mendes de Lamego, por 11 contos anuais (é possível que já de 1573 a 1578 vigorasse um contrato de Angola, em benefício de Paulo Dias de Novais). No século XVII sobe para 21 contos, pelo menos desde o arrendamento feito por Duarte Dias Henriques (a partir de São João de 1607, por 8 anos); e ainda na vigência desse contrato anexou-se-lhe o ramo de Luango, que andava atribuído ao rendeiro de São Tomé, pelo qual o contratador passou a pagar mais 4 contos (Figueiredo Falcão, *Livro de toda a Fazenda*). Nesta soma de 25 contos permanece durante uns dois terços de século, num caso atinge 40 — é o de Henrique Gomes da Costa, de 1623-1626, mas então deve abranger outros ramos⁽³⁶⁾. Examinemos as contas dos anos 1587-1591: a 3 000 reis de direitos por cabeça (isto significa calcular por baixo, porque de saída para as Índias de Castela pagam-se 6 000), e com um total de 20 131 escravos declarados à alfândega, os contratadores cobraram no mínimo 60 393 000 reis; pagaram à Fazenda Real pelos quatro anos 44 contos, logo o lucro bruto foi no menos de 16 393 000 reis, segundo o cálculo do inquiridor de então, Abreu e Brito. Como, porém, a maior exportação é para as Índias de Castela, estaremos mais perto da verdade aventando que arrecadaram uns 90 contos, e por conseguinte tiveram de lucro bruto uns 46, ou seja, mais de 100%. Estes contratos de arrendamento da cobrança de direitos aduaneiros são ao mesmo tempo cessões de estanco do trato; mas os contratadores não ficam os únicos a explorá-lo: obrigam-se a conceder licenças a outros particulares, desde que estes para com eles cumpram certas obrigações e satisfaçam certos encargos⁽³⁷⁾.

O desenvolvimento do mercado angolano-congolês, inicialmente confinado a fornecer a mão-de-obra a São Tomé e à reexportação para o Norte com escala

⁽³²⁾ Frutuoso Ribeiro, 24-III (idem, p. 98).

⁽³³⁾ Abreu e Brito, *Sumario e descrição do reino de Angola*, pp. 30-1.

⁽³⁴⁾ F. Mauro, *L'Atlantique portugais et les esclaves*, p. 44.

⁽³⁵⁾ A. Parreira, *Hist. do açúcar em Portugal*, p. 132. É o que já Cadornega, em 1681, calculara, a partir de 8 000 a 10 000 por ano (*História Geral das Guerras Angolanas*, t. III, p. 254, ed. 1942).

⁽³⁶⁾ Mauro, *ob. cit.*, p. 22.

⁽³⁷⁾ Idem, pp. 20-21 (com base em G. Scelle).

nesta ilha, é catapultado pela colonização do Brasil e desenvolvimento aqui da economia açucareira. No primeiro meio século quinhentista a exploração centrada no pau-brasil não necessitava de mais do que concitar os índios a trabalhos ocasionais graças à oferta de espelhos, ferramenta e quinquilharia. Pensou-se decerto em utilizar o Brasil como mercado de abastecimento de escravos à metrópole e a outras escáfulas. Assim, em 1511, a nau *Bretoa* levou do cabo Frio 35 índios cativos. A Martim Afonso de Sousa foi concedido o direito de enviar anualmente até 48 escravos índios do Brasil para a metrópole, e de metade foi o quantitativo concedido a Duarte Coelho, bem como aos outros donatários; com escravos acima desse número podiam preencher os quadros da tripulação dos navios⁽³⁸⁾. Mas a exportação de índios brasileiros não chegou a tornar-se regular e nunca foi de vulto. É que o próprio Brasil representava forte procura de mão-de-obra. Não parece que o trato do pau-brasil carecesse de escravos. Até cerca de 1540 também os núcleos colonizadores eram demasiado ténues e escassos para moverem à escravização dos indígenas. Mas começa então a valorizar-se a terra com o açúcar, depois o tabaco, e com as roças de mantimentos para as vilas nascentes e fazendas agro-industriais. As revoltas de índios que por então eclodem resultam certamente, como esclareceu A. Marchant, de se amplificar o movimento de cativo dos indígenas. Por alturas de 1546, eis como se distribui a população, segundo as capitâneas:

	Livres	Escravos
Pernambuco	550	500
Bahia	200	260
Ilhéus	60	80
Espírito Santo	300	300
São Vicente	mais de 600	mais de 3 000 em 1548 ⁽³⁹⁾

Esses escravos deviam ser na totalidade indígenas. Ao problema da mão-de-obra outra solução foi aventada: como dizia Manuel da Nóbrega a Tomé de Sousa, «Bem me pareceria a mim conquistar-se a terra e repartir-se os Índios por os moradores, obrigando-se a doutriná-los». O *repartimiento forzoso* que se applicava na América espanhola, em suma. Solução que não desagradaria aos colonos — a Câmara da Bahia pediu-a ao governador. Mas os jesuítas preferiam juntar os índios sujeitos em igrejas para os doutrinarem — e chegarão por esse pendor aos aldeamentos das missões em estados praticamente independentes. Aliás os índios suportavam mal a obrigatoriedade de trabalho ao serviço dos intrusos, que quebrava os seus costumes: como diz o jesuíta, «fogem porque querem viver como os avós e comer carne humana como dantes»⁽⁴⁰⁾ — entenda-se o apêgo a práticas rituais. O recurso aos escravos vindos do continente negro vai agravar os conflitos de interesses: os mercadores do tráfico transatlântico estão evidentemente interessados em que os colonos do Brasil não possam satisfazer com a utilização dos índios as suas necessidades de mão-de-obra. Sob a dupla corrente de pressões, D. Sebastião, em 20 de Março de 1570, declara a liberdade originária dos índios, que só é permitido reduzir à escravidão em caso de guerra justa e de escusa de maior mal (serem vítimas da antropofagia). Uma lei posterior, de 11 de Novembro de 1595, precisou os requisitos que deve preencher uma situação para justificar a guerra e consequentemente o cativo. Em 1605, por provisão régia de 5 de Junho, dá-se um passo mais: proíbe-se em qualquer caso o cativo de índios; a lei de 30 de Julho de 1609 declara a liberdade de todos os índios, proíbe que os constriam ao trabalho e estipula que pelo seu trabalho lhes é devido justo salário⁽⁴¹⁾.

Nada pior do que iludirmo-nos sobre a eficácia destas medidas do longínquo poder central. Em 1559 Nóbrega constatava o «ódio geral que os cristãos têm aos

gentios»: só lhes chamam cães, ensinam-nos a furtarem-se uns aos outros e a venderem-se como escravos, sobretudo na capitania do Espírito Santo. No Rio de Janeiro e em Pernambuco os cristãos pedem aos gentios muitas fêmeas por mulheres, dando aos pais algum resgate — e depois ficam escravas para sempre; e o mesmo se fazia na Bahia no tempo de D. Duarte (1553-1557). Principalmente a seguir às guerras, os índios vendem-se por medo e por cobiça. Em Porto Seguro e nos Ilhéus, os índios não se vendem, mas os portugueses ensinaram-nos a saltar os do sertão que vinham buscar sal à beira-mar e a venderem-nos⁽⁴²⁾. Por 1583-1585, nas suas andanças, Fernão Cardim por toda a parte constata a existência de «escravos da terra» (em oposição aos «negros de Guiné»). Decerto, em Pernambuco os índios são já poucos entre a escravaria, por causa da concorrência do negro, e essa é a tendência geral nas zonas que se desenvolvem com a economia açucareira. Todavia continuam a trabalhar nos engenhos quer daí quer do Recôncavo bahiano «escravos da terra», e para eles há até um padre-língua (intérprete). Na Bahia contam-se então, para mais de 3 000 vizinhos portugueses, uns 8 000 índios cristãos e só 3 000 ou 4 000 escravos guineenses. Na capitania do Espírito Santo os portugueses têm numerosa escravaria destes índios cristãos (reunidos em confraria), apesar do governador Vasco Fernandes Coutinho ter proibido que os salteassem e lhes ter dado 3 léguas de terra, além do perdão dos levantamentos passados. O Rio de Janeiro, centro de 150 vizinhos portugueses (e só com 3 engenhos), integra «muita escravaria da terra». Do mesmo modo São Paulo, com os seus 120 vizinhos. São Vicente, essa, vai-se despovoando e de rica decaiu em pobre, por estarem as terras gastadas e faltarem índios que as cultivem⁽⁴³⁾; aqui, um quarto de século atrás ainda a população branca e mameluca era muita e abundava a escravaria⁽⁴⁴⁾. As «entradas» pelo sertão a apresar escravos continuam até cerca de 1590, e então sucedem-lhes as expedições metódicamente organizadas, as «bandeiras». Buscam-se os metais preciosos, sem dúvida — já vimos as razões constringentes deste movimento; mas ainda e sempre se visa a cativar o índio para o reduzir a mão-de-obra. Frei Vicente do Salvador explica-o, em 1627, na sua *História do Brasil*, sem ilusões: os portugueses, quando entram no sertão, não é a buscar minas — ao contrário dos espanhóis —, é, sim, a buscar índios forros; trazem-nos à força e com enganos, a fim de se servirem deles ou de os venderem, com muito encargo de suas consciências; e nota como desta mão-de-obra há «tanta fome» (liv. I, cap. 5). Aliás, em certos casos aprova a redução à escravidão: nas guerras que travam entre si, os índios, quantos podem cativar levam a vender aos brancos por um machado ou foice cada peça; é justa a compra, porque evita que os comam (idem, cap. 17). Roberto Simonsen estimou nuns 300 000 os escravos cativos pelas «bandeiras» (*Hist. económica do Brasil*, vol. I, p. 325): ou seja, uns 3 000 por ano, número avultado atendendo à fraca densidade da população índia.

§ 3 — O movimento da escravatura e as escáfulas de escravos

Na sua *Descrição de Portugal*, de 1559, Duarte Nunes de Leão sublinha quanto é notório «os muitos mil escravos de Guiné e de outras partes de Ethiopia e da Índia que neste Reino ha». Escrevendo de Lisboa a Simon Ruiz, para Medina del Campo, António Gomes informa-o que «esta tierra donde hes la fuente dellos» — isto é, dos escravos⁽⁴⁵⁾. Ora já um século antes, em 1465, o viajante Rosmithal se espanta com o número de «etiopes» que todos os anos vêm de África para Portugal; o rei faz com o seu exército entradas nas terras «orientais» — Maghreb — e traz de lá milhares de homens, mulheres e crianças; a renda dos escravos seria a

⁽³⁸⁾ A. Marchant, *Do escambo à escravidão*, p. 97.

⁽³⁹⁾ J. Cortesão, na *Hist. de Portugal*, vol. V, p. 402. Cf. Marchant, pp. 98-9.

⁽⁴⁰⁾ Bahia, 5-VII-1559 (*Cartas jesuíticas*, vol. I, p. 209).

⁽⁴¹⁾ F. Almeida, vol. V, pp. 131-2; Mauro, *ob. cit.*, pp. 8-11.

⁽⁴²⁾ *Cartas jesuíticas*, vol. I, pp. 196-8.

⁽⁴³⁾ Fernão Cardim, «Narrativa epistolar 1.^a» (*Tratados da Terra e da Gente do Brasil*, 2.^a ed., pp. 282-3, 294-6, 255, 302, 308, 314, 316).

⁽⁴⁴⁾ Manuel da Nóbrega, *Cartas jesuíticas*, vol. I, p. 217.

⁽⁴⁵⁾ *Lettres de Lisbonne 1563-1578*, p. 4 (n.º 5).

maior do erário régio (um dos exageros deste viajante)⁽⁴⁶⁾. Profunda foi pois a marca da escravagem na economia e sociedade do Portugal peninsular.

A primeira proveniência de escravos para esta escápula foi a guerra de corso no estreito de Gibraltar, os assaltos às Canárias e as correrias a partir das praças marroquinas. Daqui é que Rosmihal indica provirem principalmente. Os castelhanos, aliás, também realizavam habitualmente incursões às costas maghrebina, a maior parte das vezes na secção mediterrânea, a leste de Tetuão, embora ainda no litoral atlântico. Antes e depois de 1480 iam assim os cavaleiros de Jerez de la Frontera, Cádiz, San Lúcar de Barrameda e Puerto de Santa María pilhar e cativar escravos: de uma vez saquearam tudo desde Larache a Mar Pequeña, de outras saltaram Azamor, Casa do Cavaleiro, Fedala, os aduares de Mamora⁽⁴⁷⁾. Tais hábitos de pilhagem e aprisionamento foram um dos cancores do domínio português em Marrocos. O capitão de Safim Diogo de Azambuja, com o pretexto de que uma cáfila fora roubada, prendeu todos os mouros do campo que vinham à cidade, o que desencadeou nos restantes portugueses uma febre de se apoderar de viva força de todos os mouros ao alcance; ladrões mouros e judeus começaram a raptar, para os vender aos portugueses, os mouros pobres, alarves e mascudas, e os camponeses que frequentavam o mercado urbano. Depois, o capitão e os outros portugueses vendiam às levas para Portugal e a maior para a ilha da Madeira⁽⁴⁸⁾. O capitão de Azamor Simão Correia, esse, por 1517, apodera-se dos mouros que vêm a esta praça para se tornar cristãos e vende-os para Castela⁽⁴⁹⁾.

Desde meados do século xv, salvo anos excepcionais, o maior afluxo de escravos ao Reino provém da Guiné. O mapa de Cantino, em 1502, regista que vêm muitos jalofos, mandingas, sapes — portanto, desde o rio Senegal à serra Leoa, bem como da Mina⁽⁵⁰⁾. Cà Masser, em 1504-1506, avalia este caudal de escravos de Guiné em 2000 e mais por ano (*Relazione*, pp. 82-3). Vimos já a partir de Arguim navios com escravos (além de ouro e pescado) rumo a Lisboa. Eis um exemplo de proveniência da Guiné: uma naveta, armação de Duarte Belo, armador de Lisboa, vem em 1519 com 300 escravos, algália, marfim e pau vermelho; faz escala em Ponta Delgada (onde aliás é roubada por um «levantado», D. Luís de Gusmão)⁽⁵¹⁾. Na sua polémica contra Münster (*Opúsculos*, p. 119), Damião de Góis, em 1541, estima em 10000 a 12000 os escravos que por ano vêm da Terra dos Negros para Portugal: exagero, sem dúvida. Em 1578 o italiano Sassetti deve estar, esse, próximo da verdade, ao avaliar a totalidade dos escravos desembarcados na metrópole em mais de 3000 anualmente, isto de todas as proveniências (*Lettere*, pp. 125-6). De África vêm sobretudo dos mercados de concentração: ilhas de Cabo Verde e São Tomé; da Mina, Sassetti não assinala o envio para o Reino. O movimento entre a ilha equatorial e Portugal é, pela mesma altura, bem destacado por João Galego no seu *Roteiro*: todos os anos 50 a 60 naus que, além de açúcar, «andan al mismo trato com mucha esclaveria de Negros» — alvo frequente da pirataria francesa.

É plausível supor que, durante o século xvi, Portugal recebeu 2000 a 3000 escravos anualmente, e às vezes mais; a média deve situar-se ao redor do primeiro número, ou um pouco acima. Uns 250000 ao todo? Afluxo que não chegaria a compensar a hemorragia emigratória. Damião de Góis indica quatro proveniências: a Terra dos Negros, a Mauritània (Marrocos), a Índia e o Brasil. Do Brasil verificámos todavia que o número nunca foi elevado, não excedia umas dezenas por ano. Relanceremos o caso da rota do Cabo.

Em 1510 Albuquerque manda de Cochim à rainha 24 escravas (*Cartas*, vol. II, p. 85). Por provisão de 1517 são autorizados a trazer da Índia para o Reino, em

⁽⁴⁶⁾ Fabié, *Viajes*, pp. 88 e 112-3.

⁽⁴⁷⁾ *Sources inédites Maroc — Portugal*, vol. I, pp. 1-2.

⁽⁴⁸⁾ Idem, pp. 195-6 (agravos dos mouros de Safim, 2-VII-1509).

⁽⁴⁹⁾ T. T., C. C. I-22-55 (cf. *Sources inédites Maroc — Port.*, vol. II, 1.ª Parte, p. 177, nota).

⁽⁵⁰⁾ Cf. *Hist. Colonização Brasil*, vol. II, pp. 236-7.

⁽⁵¹⁾ Castanheda, liv. V, cap. 18.

viagem ida por vinda, o mestre e o piloto de nau 2 escravos cada, o contramestre o mesmo número se for nau de mais de 300 tonéis, mas só 1 escravo se for de tonelagem inferior; todos isentos de direitos na Casa da Índia⁽⁵²⁾. Desta e doutras licenças de deve ter usado e abusado, porquanto em carta ao governador, de 2 de Março de 1520, o rei, constatando que nas naus da Índia vêm escravos, mas que não são de proveito para o serviço de bordo e gastam muito mantimento e água, proíbe o seu embarque, excepto se forem necessários para os aparelhos dos navios, e se possível apenas até 20; não o tolhe porém nas naus de mercadores que tragam especiarias para a coroa em virtude de contratos⁽⁵³⁾. Não era só por «liberdades» da tripulação ou acompanhando os donos no regresso à metrópole que vinham escravos de além do cabo de Boa Esperança: tornara-se negócio. Assim, Simão de Miranda, que se apoderara da capitania de Sofala e Moçambique, manda escravos para Portugal, alguns tomados a mouros sem os pagar⁽⁵⁴⁾. No século xvii promulgaram-se de novo restrições. Em 1606 proíbe-se a vinda de escravos machos de qualquer idade e a de moças escravas menores de 16 anos, sob pena de perda em benefício da Fazenda real; só as senhoras honradas continuam autorizadas a trazer consigo até 2 escravas. Outro alvará, em 1618, mostra que aquele não era cumprido, de modo que vinham sempre escravos de menor idade ou sexo feminino, sem préstimo para a faina dos aparelhos de bordo e para pegar em armas em caso de ataque; mas renova as proibições apesar disso⁽⁵⁵⁾. Ineficaz, como o anterior. Em 1634 chegam à ilha Terceira as naus *Nossa Senhora da Saúde* e *Sanctissimo Sacramento*, «mui faltas de água», «de sorte que alguns escravos pereceram à sêde»⁽⁵⁶⁾. As «liberdades» da tripulação são uma vez mais consagradas pelo alvará régio de 1652: o capitão-mór pode trazer 12 escravos, os escrivães, 2 escravos cada, como os mestres e os pilotos, os capelães 1 escravo cada, cada contramestre 1 escravo; todos esses forros de direitos na Casa da Índia; aos sotapilotos é concedida a liberdade de 2 escravos a cada, forros de fretes e direitos⁽⁵⁷⁾. Entre os escravos que anualmente desembarcam em Portugal, Sassetti, em 1578, destaca, não pelo número mas pela qualidade, os japões e os chins, que exercem todas as artes com bom entendimento, sendo excelentes os segundos na cozinha.

Os escravos entravam em Portugal por diversos portos. Nos primórdios, ou seja, a partir de 1441, o porto principal era Lagos, onde funcionou a Feitoria dos tratos de Guiné; e por este e outros portos algarvios continuaram a entrar, mesmo quando a Casa de Guiné se estabeleceu na capital. Ainda em 1490 e 1493-1496 o almoxarife de Lagos recebe 739 peças de escravos, que vende por 3 570 030 reais (C. Q. n.º 380). Lisboa adquiriu importância com os contratos de Fernão Gomes. Por 1486 funciona aqui o Almojarifado dos Escravos, cujo almoxarife o é «dos nossos [do rei] escravos, que veem de Guyné, nesta nossa cidade de Lisboa»; aliás ocupa-se também das armadas de socorro às praças marroquinas e das casas da tanoaria (C. Q. n.º 404). O almoxarife João do Porto recebe, de 15 de Junho de 1486 ao fim de 1493, de peças de escravos 3 589 e em dinheiro 16 511 876 reais; nesta soma entra o pagamento de contratos de estanco, como o dos rios de Guiné e o do rio dos Escravos (arrendados por Marchione); relacionado com a escravatura, temos daquele montante 14 580 278 reais. Em média anual, são 478 peças de escravos, neste período de 7 anos e meio. Tal número não representa de modo algum a) a totalidade dos escravos entrados na metrópole, visto respeitar só a Lisboa; b) a totalidade dos escravos entrados por Lisboa, visto abranger unicamente os escravos vindos por conta da coroa e uns quantos de particulares que pagaram direitos ou com o rei tinham contratos de participação relativos a essa importação; mesmo esses direitos variavam, em certos casos eram só de vintena

⁽⁵²⁾ *Regimentos das Casas das Índias e Mina*, cap. 159 (ed. D. Peres, pp. 134-6).

⁽⁵³⁾ «Arquivo Port. oriental», vol. V, pp. 52-3.

⁽⁵⁴⁾ T. T., «Cartas dos viso-reis», n.º 144 (de Pero da Fonseca, Moçambique).

⁽⁵⁵⁾ F. Almeida, vol. V, p. 129.

⁽⁵⁶⁾ AHU, Índia — Avulsos (carta da princesa Margarida, Lisboa, 26-III-1636).

⁽⁵⁷⁾ *Regimentos das Casas das Índias* (ed. D. Peres, pp. 155-6).

(5%), noutros, de quarto e vintena, e havia as isenções. O almoxarifado transformou-se em Casa dos Escravos, tendo anexas a vintena de Guiné e feitoria das ilhas (por exemplo, C. Q. n.ºs 178, 611 e 370). Quanto aos anos de 1506, 1507 e 1508 não consta da quitação que o almoxarifado recebesse escravos mas apenas dinheiro, pago certamente pelos particulares de direitos de escravos ou da sua compra à coroa: 10 975 823 reais. Noutros anos a Casa recebe os escravos, mas da Casa da Mina: em três anos — 1511-1513 — o tesoureiro desta entrega àquele almoxarifado 1265 peças; mas este também cobra em dinheiro a vintena dos escravos vindos de Guiné por conta de partes, e verbas dos contratos de estanco (C. Q. n.ºs 292, 296 e 297). Nos anos de 1515 e 1516 registam-se apenas 286 peças (C. Q. n.º 298). Os escravos entram, pois, verdadeiramente pela Casa da Mina: o recebedor em exercício de Março de 1494 a Abril de 1497 recebe 2234 escravos machos e fêmeas (C. Q. n.º 449); outros funcionários da casa (tesoureiro, etc.) registariam outras entradas.

Não dispomos de elementos que nos permitam avaliar a percentagem de escravos na população total do Reino. Relativamente a Lisboa, sabemos por Cristóvão Rodrigues de Oliveira que em 1551 havia 9950 escravos, 7179 estrangeiros estantes e forasteiros e 80050 livres nacionais; num total de 100000 habitantes, a população escrava é um pouco menos de 10%. Em 1620, a dar-mos crédito à recolha de frei Nicolau de Oliveira, os escravos somariam 10470, ao passo que a população total alcançaria os 165000 habitantes⁽⁵⁸⁾: estamos em 6,3%; número provavelmente baixo, mesmo se descontarmos nos exageros dos viajantes estrangeiros, que chegam a atribuir à capital um quinto de escravos (caso de Sasseti em 1578). Na sua investigação relativa ao Algarve quincentista, Joaquim Magalhães encontra-os por toda a parte, e pode concluir: «Sem qualquer exagero — lembremos, mais uma vez, o papel de «entreposto» de escravos que o Algarve ha muito tem — podemos calcular a população escrava em cerca de 10%, para mais do que para menos, do total da população»⁽⁵⁹⁾. Convém, no conjunto do país, distinguir os grandes portos e zonas em contacto com o comércio ultramarino, do interior ou litoral limitado à pesca e cabotagem. No primeiro grupo é provável que os escravos atingissem 1/10 da população total — caso de Lisboa e do Algarve; no resto do país, essa percentagem diminuiria acentuadamente, anulando-se ou quase bem longe do mar, para o Nordeste. Andaria, no conjunto, por 5%?

Em Lisboa, não admira que Münzer, em 1494, achasse «verdadeiramente extraordinária» a quantidade de escravos negros e acobreados (*Itinerário*, p. 51); tanto mais que vinha da Europa setentrional. Mas já em 1466 outro viajante, Rosmihal, constata que no Porto há numerosos infiéis escravos, pois todos os anos aqui desembarcam «milhares» de cativos (Fabié, *Viajes*, p. 112): ordem de grandeza inaceitável, aliás. Em Guimarães assiste a um baile de mouros (idem, p. 110). Em Setúbal, no Verão de 1484, Nicolau von Popplau pode comprar 2 escravos por que paga, nus, 60 cruzados (F. Almeida, t. III, p. 224). O Hospital das Caldas da Rainha compra em Agosto de 1524 sapatos — 3 pares — para as escravas; em Outubro vende uma escrava moça, filha de outra que lhe pertencia também; a Misericórdia paga a viagem a uma escrava do Hospital que com os filhos vai em bestas a Vila Franca e em batel daqui a Enxobregas. Santa Cruz, em Coimbra, compra em Junho de 1534, por 10660 reais ambos, 2 negros de 6 ou 7 anos. Ao cavaleiro fidalgo da Casa Real Lopo Fernandes da Fonseca, morador na Ribeira de Santarém, fugiu um escravo abexim, que foi preso e ficou detido no Lumiar; pelo que o dono passa procuração; em Abril de 1580, para lho arrecadarem⁽⁶⁰⁾. Eis, em Elvas, em 1634, duas escravas pretas, uma de cerca de 40 anos, outra de mais de 50, que são avaliadas em 40000 e 30000 reis respectivamente (F. Almeida, t. V, p. 152).

⁽⁵⁸⁾ Cf. Rebelo da Silva, *Memoria sobre a população e a agricultura*, p. 71.

⁽⁵⁹⁾ *O Algarve económico durante o século XVI*, Lisboa, 1970.

⁽⁶⁰⁾ B. N. Lisboa, Pombalina 106, f. 303 (Livros de notas dos tabeliães de Santarém).

A presença dos escravos no Reino é bem atestada na literatura da época. No *Cancioneiro Geral* vemos Diogo Brandão, dirigindo-se ao bispo do Porto sobre 4000 reais que tinha prometidos a um escravo de Martinho da Mota para ajuda da sua alforria:

«Ho cativo meo forro,
fusco dantre lobecão,
nõ se diz em maa tenção,
vos pede, senhor, socorro,
pera sua rredenção.

Lyvrayo de catyveyro
per ynteiro
sem minguar nhũa jota,
porque Martinho da Mota
jaa nom quita mais dinheiro» (T. III, p. 165).

E Nuno Pereira, se não fizer as trovas de resposta a Pedro de Sousa Ribeiro, receia que o penhorem; ora, como «Nã tenho beês nem dinheiro, / ey medo do pregoeyro / num escravo penhorar» (t. V, p. 322). No auto vicentino, quando o clérigo da Beira e o filho vão à caça, rezam e comentam a reza; aquele pede: «Se beato immaculado / m'emprestasse o seu mulato» para o levar a ele e ao fato; e Francisco apoia, pois, além de 6 asnos, tem «mais ùa mulatinha; vede se as havereis» (1526). Nas cerimónias também ressalta o aparato dos escravos: em 1571, quando vem o legado pontifício, cardeal Alexandrino, D. Sebastião vai ao seu encontro, e adiante do rei dois escravos pretos conduzem dois ginetes (Herculano, *Opúsculos*, t. VI, p. 79).

Desde meados do século xv que a economia da ilha da Madeira, em pleno desenvolvimento, requeria a mão-de-obra escrava em quantidades crescentes. Essa forte procura incitou naturalmente a uma oferta numerosa, e que pelo seu número provocou inquietações quanto à tranquilidade social. Daí que se chegasse a limitar a entrada de escravos, particularmente das Canárias, cuja proximidade tornava os originários desse arquipélago perigosos; e o mesmo quanto aos trabalhadores livres ou semi-livres. Assim, o alvará de 12 de Maio de 1505 só autoriza a continuarem a servir os seus senhores, ou a entrarem ao serviço os que nasceram na ilha ou para ela vieram com menos de 7 anos; e mesmo em tal caso, exclui-os do emprego de pastores⁽⁶¹⁾. Todavia, por alturas de meio do século xvi há na Madeira uns 3000 escravos, para uma população de 20000 habitantes⁽⁶²⁾: 1/6, acentuadamente mais do que na metrópole. Em 1552 teriam entrado uns 300. Na segunda metade de Quinhentos sentia-se a escassez de mão-de-obra, apesar disso (toda a economia madeirense está aliás a sofrer o declínio açucareiro). Razão por que o rei autoriza, em 1562, os produtores de açúcar a mandarem de dois em dois anos um navio aos rios de Guiné buscar escravos; esperava-se deste modo obstar à subida do preço do açúcar. Medida insuficiente. Novo alvará, em 1567, autoriza os madeirenses a, durante cinco anos, mandarem vir de Cabo Verde ou de outras proveniências 150 escravos anualmente, concedendo-lhes franquia de direitos e taxas⁽⁶³⁾. Indiquemos por último, sem poder precisar, que nos Açores a percentagem de escravos devia ser menor do que na Madeira, mas em compensação no arquipélago de Cabo Verde e em São Tomé e Príncipe era decerto superior: na ilha açucareira equatorial ao abrir o século xvi os escravos são pelo menos metade da população (fora os de passagem para comércio); e a sua proporção aumenta fortemente no decurso do século, para 3/4 do total ou mais.

Convém comparar com a vizinha Espanha. As regiões onde se destaca pela sua importância numérica a escravagem são a Catalunha e sobretudo Valência e a Andaluzia, mais acentuadamente ainda as Canárias. Em 1565 Sevilha conta 6327 escravos: 1/10 do total, portanto, da sua população. Cádiz tem, em 1616, nada menos de 500 escravos negros e 300 cativos mouros. A escravidão parece que aumentou numericamente nas derradeiras décadas do século xvi e primeiras do

⁽⁶¹⁾ J. P. Ribeiro, *Dissertações*, vol. V, p. 325 (T. T., C. C. 1-5-22).

⁽⁶²⁾ *Elucidário Madeirense*, artigo «Escravos» (com base nas *Saudades da Terra*, p. 251).

⁽⁶³⁾ F. Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique*, p. 185.

xvii⁽⁶⁴⁾. Noutro porto andaluz, este da região de Huelva, Palos de la Frontera, de 1568 a 1579 os negros baptizados são 20% dos brancos que recebem o baptismo; a população negra orça por 300, quando a vila não deve contar senão uns 2500 habitantes: 12%, por conseguinte. Aliás, dos portos andaluzes os funcionários, militares, eclesiásticos e mercadores que vão para a América levam consigo escravos negros⁽⁶⁵⁾.

Com o arranque da economia açucareira no decénio de 1540, põe-se no Brasil o problema da mão-de-obra, que por então é resolvido com a escravização do índio. Desde cedo, porém, se tentou a importação de negros: é Duarte Coelho que em 1543 procura trazê-los para Pernambuco, mas parece que não consegue, é Pero de Góis, dois anos depois, que pede seis para os seus engenhos. Deveriam ser raros até meio do século, quando então começam a afluir⁽⁶⁶⁾. O próprio rei deve ter lançado o movimento. Nóbrega, em 1552, escreve: «depois que vieram os escravos del-rei, de Guiné a esta terra» (também por ordem régia seguiu para lá gado vacum); os jesuítas aproveitam logo para obterem alguns escravos, note-se bem⁽⁶⁷⁾. Nessa década inicial da segunda metade de Quinhentos espalham-se todavia aceleradamente. Em 1559 Nóbrega já constata fugas de negros de Guiné em massa para os matos, protegidos pelos índios do Para açú e da ilha de Tapariqua; nos Ilhéus os índios saltaram uma roça de André Gavião onde estavam 8 negros de Guiné «doentes e tristes». O governador tem de mandar forças armadas intervir com dureza⁽⁶⁸⁾. Por alturas de 1570, segundo estimativa de Maurício Goulart, viveriam no Brasil 2000 a 3000 negros. Quando, em 1583-1585, Fernão Cardim percorre as capitanias, avalia em 2000 a escravaria de Guiné na vila e termo de Pernambuco (onde a população portuguesa excede 2000 vizinhos), e em 3000 ou 4000 na Bahia, coexistindo com 8000 índios cristãos e mais de 3000 vizinhos portugueses; nas capitanias meridionais não assinala negros, o que não quer dizer que não existissem, mas o seu número não devia ser significativo. O índio continuava a ser o trabalhador mais numeroso. Mas poucos anos volvidos, por 1589, já Gabriel Soares assinala mais do dobro de escravos negros em Pernambuco: 4000 ou 5000; e o mínimo de 4000 para a Bahia. Afigura-se-nos que a evolução demográfica brasileira pode ser balisada do seguinte modo: a meio do século xvi, uns 2000 brancos e o dobro de escravos, praticamente todos índios; por alturas de 1600, a população branca eleva-se a uns 30000, e os escravos de todas as proveniências a uns 120000. Consideramos baixo o quantitativo de 13000 a 15000 negros que Mauro adopta para esta última data; segundo este historiador, em 30 anos, de 1570 a 1600, teriam desembarcado nos portos brasileiros uns 50000 negros, e no meio século seguinte (1600-1650) uns 200000⁽⁶⁹⁾. Na realidade, só Angola exportava anualmente umas 4000 peças até 1587 e umas 7500 depois desta data, atingindo 10500 entre o primeiro e o segundo quartel do século xvii; dessa exportação, cerca de metade encaminhava-se para as Índias de Castela, e umas 1000 peças iam anualmente para o entreposto de São Tomé; portanto, só de Angola deve o Brasil ter recebido mais de 52000 peças de escravos de 1570 a 1600, ora há que somar a este número as importações de escravos de Guiné, que podem ter atingido outro tanto (o golfo desempenhará um grande papel neste trato no século xvii, a troco de tabaco). Em 1600 os escravos negros não deveriam ser menos de metade da população escrava brasileira, ou seja, uns 60000. Para

⁽⁶⁴⁾ A. Dominguez Ortiz, *La esclavitud en Castilla durante la Edad Moderna* (nos *Estudios de hist. social de España*, t. II, Madrid, 1952; Verlinden, *ob. cit.*, vol. I, p. 842).

⁽⁶⁵⁾ Vicenta Cortés Alonso, *La población negra de Palos de la Frontera 1568-1579*, em *XXXVI Congreso Internacional de Americanistas*, vol. III, Sevilha, 1966; *La trata de esclavos durante los primeros descubrimientos 1489-1516* «Anuario de Estudios Atlánticos», n.º 9, Madrid, 1963, pp. 23-46; *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valência, 1964.

⁽⁶⁶⁾ A. Marchant, *ob. cit.*, pp. 99-100 (com base em docs. publicados na *Hist. Col. Brasil*, vol. III, pp. 314 e 262).

⁽⁶⁷⁾ *Cartas jesuíticas*, vol. I, pp. 138-9.

⁽⁶⁸⁾ Bahia, 5-VI (*Cartas jesuíticas*, vol. I, pp. 210-1).

⁽⁶⁹⁾ *L'Atlantique portugais et les esclaves*, pp. 49-52.

África exporta o Brasil aguardente, tabaco e também os preciosos zimbos, esses búzios miudinhos que são o dinheiro de Angola: apanham-nos no rio das Caravelas, na capitania de Porto Seguro, e deles vão pipas cheias, retornando de Angola os navios ajoujados de negros⁽⁷⁰⁾. Veremos aliás que por seu turno o Brasil reexporta escravaria para o Potosi e Peru.

Se no contexto atlântico os portugueses e espanhóis é que assentam verdadeiramente a economia escravagista, no Índico os primeiros e no Extremo Oriente uns e outros adaptam ao seu domínio as instituições de escravidão existentes e servem-se da escravaria. Logo a ilha de São Lourenço (Madagascar) era reservatório onde as cidades mouras da África oriental e as cidades indianas vinham buscar escravos. A própria sociedade malgache utilizava os escravos para as suas lavouras e criações de gado. Albuquerque, em 1507, informa que aqui tratam naus, de Melinde e Mombaça em escravos e mantimentos (*Cartas*, vol. I, p. 3). Pois a Câmara de Goa está interessada em mandar uma nau a esta ilha carregar 80 cafres homens, a vender por 10 pardaus cada, no mais, pelos moradores, com obrigação de os mandarem remar nas galeotas da cidade⁽⁷¹⁾. Da costa continental também seguem pretos para a Índia. Por exemplo, em 1521, passado Agosto, estão na enseada de Cambaia 2 zambucos de mouros de Brava carregados de escravos pretos e sândalo branco (Castanheda, liv. V, cap. 68). Ora ainda em 1596 Pawlowski testemunha a chegada aos portos indianos de escravos da África Oriental, que no destino se vendem a 16 e a 7 florins, consoante o sexo, masculino ou feminino.

Desde que se instalaram no litoral africano do Índico os portugueses participaram no tráfico de escravos e de escravos se serviram quer para penetrar no sertão quer para a sua vida quotidiana. O feitor de Sofala recebe 26 peças de escravos de Janeiro de 1505 ao fim de 1506 (C. Q. n.º 470), e 12 em 1514-1515 (C. Q. n.º 545), decerto para o meneio da feitoria. Quando, em 1572, Francisco Barreto penetra de Sena para Mongaz, utiliza mais de 2000 escravos para lhe transportarem o fato⁽⁷²⁾. Em Sofala, no século xvii, há 3 portugueses casados e 2 por casar, que têm alguns cafres cativos, gente de armas; nas terras de Sofala, segundo Barreto Rêsende, só os que são cativos dos portugueses se fazem cristãos, e a cristandade apenas lhes dura enquanto dura o cativo (f. 76 r/v). No reino de Manica, na mesma época, esse secretário de Estado constata diferentemente que a cristandade é mui larga tanto dos cafres cativos dos portugueses, que são os que logo se convertem, como dos mais (f. 82v): interessa destacar que os portugueses têm pois escravaria preta. Em Sena, por alturas de 1561, estão 10 ou 15 portugueses de assento, bem como alguns cristãos da Índia, que viviam amancebados; e há nada menos de 500 escravos portugueses, que o P.º Gonçalo da Silveira baptiza⁽⁷³⁾. Setenta e tal anos volvidos, vivem aí uns 30 casados brancos, cada qual com 40, uns, 50, outros, e alguns 100 cafres cativos (Barreto Rêsende, f. 81v). Nesta última data, em Tete habitam uns 20 casados brancos, que têm muitos cafres cativos, todos mui boa gente de armas (também os de Sena andavam armados de espingardas) (idem, ff. 82v-83). Esta sociedade em que os portugueses constituem pequenos núcleos esparsos alicerça-se portanto em abundante escravaria, cujo número é de várias vezes o dos donos brancos. Mais ainda. Todo o trato e mercancia que fazem os portugueses pelas terras de Mokaranga — escambo de roupas por ouro e marfim — é por mão de cafres, ou cativos, ou conhecidos, esclarece-nos Barreto Rêsende (f. 85). Pirâmide social que já caracterizava as cidades mouras do litoral africano. Assim, Quíloa, ao abrir o século xvi, cuja população é de 4000 habitantes, conta como maior número os escravos negros, frente à minoria dominante de mouros alvos honrados⁽⁷⁴⁾.

A Abissínia é outro grande reservatório de escravos. Constata-o Duarte Barbosa ao redor de 1515 (p. 256) e igualmente Francisco Álvares pouco depois

⁽⁷⁰⁾ Frei Vicente do Salvador, *Hist. do Brasil*, liv. II, cap. 5 (1627).

⁽⁷¹⁾ De Francisco Palha ao rei, Goa, 26-XII-1553 (*Missões Insulíndia*, t. II, p. 116).

⁽⁷²⁾ Relato de Monclaro, em Theal, *Records*, vol. III, p. 188.

⁽⁷³⁾ P.º Luís Frois, Goa, 15-XII-1561, Theal, vol. II, pp. 106-7.

⁽⁷⁴⁾ «Viagem de D. Francisco de Almeida», no *Ms. V. Fernandes*, pp. 14-17.

(Parte I, cap. CXXXIV): são os abexins muito estimados, como escravos, pelos mouros, valem mais do que os de outras etnias; agudos, fiéis, bons homens, são gentios mas convertem-se facilmente ao Islame e ficam bons mouros, e também já há, entre os do reino de Damute (a poente do Preste), muitos cristãos. De escravos abexins se enchem a Arábia, a Pérsia, a Índia, o Egipto e até a distante Grécia. A exportação faz-se pelo porto de Messauah e também (*Suma Oriental*, p. 333, de 1512-1515) pelos de Zeila, Bárborá e outros do mar Roxo e golfo de Adem; o principal trato é com Adem (em troca de panos baixos e ninharias), mas outros mercados árabes e Cambaia servem de redistribuidores; seguem ainda para Bengala (idem, p. 329). Os abexins são cativos quer pelos alarves do litoral quer pelos cristãos, que os vendem aos mouros — e os vendidos, logo mouros se tornam.

Na Índia a escravidão encontra-se por toda a parte, embora pareça predominar no Norte islamizado — no Dekkan⁽⁷⁵⁾. Os templos, em particular, dispõem de numerosa escravaria. A escravidão tem por origens: a) o nascimento; b) a insolvença — o devedor é entregue como escravo ao credor; c) o cativo na guerra; d) a venda de si próprio e da família, em caso de necessidade extrema (por exemplo, de fome); e) a venda de mulheres volúveis pelos religiosos fiscais de costumes; f) a venda, por ordem do governador, de vagabundos sem família nem senhor; g) e também a importação, que fornece fortes contingentes. O escravo alinha com o gado, com as jóias, com a terra, com as especiarias — portanto, nos bens móveis ou de raiz, idênticamente ao que sucede no império português e afinal em todas as sociedades escravagistas. Na capital do reino mouro de Bidar o russo Nikitin, em 1470, assiste ao tráfico de negros, com o de cavalos e sedas (ed. Major, p. 12). Os portugueses aproveitam-se quer da instituição quer das correntes de escravatura. Assim, em Diu, entre 1621 e 1633, há na cidade uns 60 casais de portugueses com outros tantos escravos (*Relação das plantas*, p. 20). Em Chaul, em 1546, há 350 homens portugueses «e os escravos são muitos e valentes»⁽⁷⁶⁾. Em Janeiro do ano seguinte, o capitão queixa-se de que, por negligência do feitor, fugiram, destapando uma bombardeira, 29 negros e 1 negra, que já deviam ter sido enviados a Goa⁽⁷⁷⁾. No século XVII esta cidade luso-indiana continua a importar escravos (*Relação das plantas*, p. 30). Em 1506 e 1507 o feitor de Cochim recebeu 25 escravos (C. Q. n.º 445). Além do trato, a tomada representava uma fonte caudalosa de escravaria. O feitor das presas da Índia arrecadou, de Outubro de 1505 a igual mês de 1509, de quintos, 102 escravos (C. Q. n.º 256): número baixo, ainda. Mas volvidas umas décadas constata-se que se tomam cada ano na Índia 5 000 a 6 000 escravos; dessa tomada o rei não retira a devida utilidade; devem-se reter uns tantos para as galés, e os restantes serem avaliados e provido ao seu resgate⁽⁷⁸⁾. Por outro lado, a fim de esvaziar as cadeias, o governador Nuno da Cunha achou por bem cumprir a disposição do direito indiano que entrega o devedor insolvente ao credor; zelo que o rei achou excessivo, limitando esse serviço dependente a 4 anos e deixando ao preso a faculdade de escolher entre essa situação e a cadeia⁽⁷⁹⁾. Mesmo em circuitos secundários vemos os portugueses a interferirem na escravatura: assim, em 1548 Jerónimo Butaca manda da ilha Maldiva, além de 4 gundras com cairo e outras mercadorias, 2 escravos, um rume e um nobi⁽⁸⁰⁾.

Ao tomar Malaca, em 1511, Albuquerque manteve a instituição dos ambages, escravos do rei. Mas todos os portugueses aqui estantes ou de passagem têm escravos. Vemos, por exemplo, por alturas de 1557, o P.º Dias ir pela cidade a doutrinar os meninos, e depois fazer uma prática aos escravos e escravas dos portugueses⁽⁸¹⁾. Em 1561 o P.º Jerónimo Fernandes observa que Malaca é quase toda

⁽⁷⁵⁾ Appadorai, pp. 313-319.

⁽⁷⁶⁾ De António de Sousa, 6-VI (T. T., São Lourenço, t. III, f. 225).

⁽⁷⁷⁾ 14-I-1547 (idem, t. II, f. 152).

⁽⁷⁸⁾ T. T., Cartas dos visos-reis, n.º 185, item 6.º

⁽⁷⁹⁾ Cartas dos reis à cidade de Goa, I, f. 4, de 26-III-1532 (Filmoteca Ultramarina).

⁽⁸⁰⁾ Cochim, 13-IV (T. T., São Lourenço, t. III, f. 34).

⁽⁸¹⁾ De Paulo Gomes, Malaca, 11-XI-1557 (*Missões Insulíndia*, vol. II, p. 290).

de cristãos, há apenas alguns gentios e mouros mercadores forasteiros; aqui vêm todos os anos muitos navios carregados de negros e gente cativa, vindos de Java e Sunda, Sião, Pegu, China, Bornéu, Macassar, Timor, Solor e, de outra banda, de Bengala⁽⁸²⁾. Mas de Malaca também se reexportam escravos: assim, em 1620, vai um navio com esta carga a Manila. O arquipélago espanhol é então fornecido, em parte, por mercadores e navios portugueses: já em 1612 foram àquele porto, provenientes de Macau e da Índia, nada menos de 7 veleiros (que também levavam outras mercadorias)⁽⁸³⁾. Nas ilhas Molucas o domínio português assentou igualmente na escravaria. Em 1550, o P.º João da Beira vê os portugueses a viverem com suas mulheres, naturais da terra, e dispondo todos de escravos e escravas, também indígenas, a quem procura doutrinar⁽⁸⁴⁾. Mas também tinham escravos importados, especialmente papuas, «gente viva de engenho»⁽⁸⁵⁾. Neste mundo da Insulíndia podia-se aliás escolher consoante os dotes naturais das diferentes etnias: das ilhas de Cubo, por exemplo, vinham para todas as escápulas escravas «perfeitas de obras de bastidor»⁽⁸⁶⁾.

Quando Holandeses, Ingleses e Franceses passaram a estar presentes nas Índias Orientais, não descuraram o trato dos escravos, e a esta mão-de-obra recorreram, como seria de esperar. Assim, em 1622, os holandeses de Paleacate (Puliccate) recebem de Djakarta ordem para comprar todos os escravos que puderem: nada menos de 30 000 (não há dúvidas quanto ao número, escrito em algarismos e por extenso), a fim de abastecer as ilhas de Banda e outras da Insulíndia. Só o navio *Dortdricht*, vindo daquele porto javanês, carregou no porto da costa oriental da Índia 800 escravos (*Letters received*, vol. II, p. 127). Os portugueses aproveitam o aparecimento de novos compradores. Os estabelecidos no Arracão, de parçaria com arraconenses, salteiam Bengala, cativando hindus e mouros, e vendem-nos depois aos comerciantes holandeses, ingleses e franceses ou aos Moghores⁽⁸⁷⁾.

Desde os assaltos às Canárias e pirataria no Estreito que os portugueses fornecem escravos a Castela e Aragão. Com a instalação em praças marroquinas e as relações directas com a Terra dos Negros essa exportação avoluma-se; como durante décadas Portugal se mostrou zeloso do monopólio da navegação para essas paragens, e teve a força para o impor, a escravaria preta que encontramos nos outros reinos peninsulares tinha de provir do tráfico português. Os interesses do círculo dos exportadores entram mesmo em conflito com a procura do mercado interno. As Cortes de 1472-1473 agravaram-se da saca de escravos para fora do Reino, e por uma dupla razão: por um lado, a escravagem de Guiné — os negros — contribuíam para povoar o Reino, davam a mão-de-obra para secar paúis e arrotear novas terras; os cativos vindos do Norte de África serviam essencialmente para obter proveitosos resgates, e mais valia que fossem portugueses a ficar com esse proveito do que cedê-lo a estrangeiros. Mas o rei não defere, alegando como escusa que o elevado número de escravos que desembarcam no Reino embaratece excessivamente o seu preço, e portanto é preferível vender boa parte para o estrangeiro, a fim de conseguir melhor lucro. Todavia acha bem que se proteja o mercado interno, e para isso determina que todos os escravos sejam trazidos ao Reino, donde só poderão sair com licença de saca, cabendo às licenças atender à procura interna⁽⁸⁸⁾. A exportação manteve-se normalmente. Tanto assim que o regimento da Casa da Mina, de 1509, prevê os emolumentos que levarão os escrivães por passarem os alvarás que é ordenado darem para a saída dos escravos destes Rei-

⁽⁸²⁾ 2-XII-1561 (idem, p. 365).

⁽⁸³⁾ Chaunu, *Le Pacifique des Ibériques*, pp. 153 e 155.

⁽⁸⁴⁾ *Missões Insulíndia*, vol. II, pp. 14-15.

⁽⁸⁵⁾ P.º Baltasar Dias, Malaca, 19-XI-1556, segundo informação de Maluco, do P.º João da Beira (idem, vol. II, p. 254).

⁽⁸⁶⁾ B. N. Madrid, n.º 3015, f. 102 (1602 ou 1604).

⁽⁸⁷⁾ Mookerji, *Indian Shipping*, pp. 210-1 (com base em fonte publicada no «Journal of the Asiatic Society of Bengal», Junho de 1907).

⁽⁸⁸⁾ Gama Barros, t. IV, p. 384.

nos: 30 reais por cada peça de escravo (aliás como até então)⁽⁸⁹⁾. Desta saída demos um exemplo, para Barcelona: em 16 de Junho de 1489 um mercador de Lisboa Pedro Dias, vende naquela cidade a dona Eleonor, mulher de um honrado donzel daquela cidade, uma serva e cativa sua, negra, de nação de Guiné, de 25 anos ou cerca, e a filha dela, de 2 anos ou cerca, por 36 libras barcelonesas⁽⁹⁰⁾. Thomas de Mercado, em 1587, atesta que prosseguia o caudal de escravos negros das ilhas de Cabo Verde para Sevilha (liv. IV, cap. 3). Vimos já o capitão de Azamor vender como escravos para Castela os mouros que se apresentavam para se converter.

O caudal de saca de escravos para Castela foi sempre o de maior volume em relação à Cristandade e Mediterrâneo. Mas outra corrente de exportação a partir de bases portuguesas o sobreleva, e em muito: a que desagua no Novo Mundo. Por alturas de 1534 Garcia de Rêsende dá justa visão destes movimentos. Referindo-se aos escravos, informa (*Miscellanea*, n.º 59):

«é cousa que sempre val
e tresdobra o cabedal
em Castela e nas Antilhas.»

Lucro aliciante, pois, de 200% (na compra na África negra já se ganhava cinco e sete vezes o cabedal empatado). Quando, cerca de 1525, o bacharel Alonso de Prada propõe *asiento* entre os reis de Espanha e Portugal, esclarece que se poderiam comprar os escravos, em média, a 20 ducados, e postos nas ilhas (Antilhas), com todos os custos, saíam a 30 ou 32⁽⁹¹⁾. Na realidade, já em 1518 se tentara o estanco, para suceder ao período de remessas livres, que acabou por 1513, e para substituir o regime de licenças, que então vigorava. Naquele ano é concedido pela coroa espanhola ao governador de Bresa Lourenço de Gouvenot; ora o que importa aqui destacar é que este, por seu turno, cede a exploração a uma parçaria composta de Domingos de Forves, Agustin de Vivaldo e Fernando Vasques; pois já encontramos o primeiro e o último associados a contratar com o rei de Portugal a saca de escravos da ilha de São Tomé, em 1526. Em 1528 a introdução de escravos nas Índias de Castela — 4 000 negros por ano — é arrematada pela Grande Companhia dos Alemães, os Welser, graças a dois dos seus associados, Eynger e Sayller, desde 1525 naturalizados em Sevilha. Para obter os negros, a Companhia alemã teve de passar contratos com fornecedores portugueses⁽⁹²⁾. Todavia, até 1592 vigora predominantemente o sistema das licenças.

Na realidade, desde o segundo decénio de Quinhentos que na América espanhola eram introduzidas quantidades crescentes de negros. O primeiro levantamento de escravos dá-se em 1520, no engenho de Diego Colon, segundo almirante das Índias, e a partir de então a coroa começa a preocupar-se com a ameaça social que representa o elevado número de negros: por cédula de 27 de Dezembro de 1523 aconselha-se a que ninguém tenha de negros mais de 1/3 dos livres que compõem a família e servidores, e estes 2/3, de gente capaz de pegar em armas em caso de necessidade⁽⁹³⁾. Como vimos na 1.ª Parte da presente obra, desde 1520-1525 que aflui a Lisboa ouro das Antilhas, em pagamento de remessas de escravos. Examinemos uns quantos casos de envios. É, em Novembro de 1532, o navio *Santo António*, capitão e piloto Martim Afonso, que carrega em São Tomé 201 escravos com marca de Guiné (o G), bons, gordos e bem curados, e mantimento para eles — inhame, avelãs biscoitadas, azeite de palma —, para levar a São João de Porto Rico e entregar ao feitor del-rei João Pais e ao feitor em São Domingos

⁽⁸⁹⁾ *Regimentos das Casas das Índias e Mina*, cap. 125 (ed. Peres, p. 99).

⁽⁹⁰⁾ Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, vol. 1, doc. n.º III; cf. p. 361.

⁽⁹¹⁾ Rozendo Sampaio Garcia, *Aprovisionamento de escravos negros na América* (São Paulo, 1962), p. 8.

⁽⁹²⁾ Rozendo S. Garcia, *Aprovisionamento de escravos na América*, pp. 8-10.

⁽⁹³⁾ *Idem*, p. 6.

Martim Fernandes de Abreu. Em Fevereiro de 1533 o navio *Santa Maria da Luz*, capitão e piloto João Guisado, embarca na mesma ilha de origem 240 escravos (e o mesmo mantimento); às Antilhas chegam 202. Em Junho de 1534 é no galeão *Conceição*, capitão Pedro Monteiro, que embarcam 250 escravos (e 22 cestos de milho das Antilhas — maiz — e 20 gamelas para nelas comerem os escravos); às Antilhas chegam 167; em Dezembro do mesmo ano vai de São Tomé outro galeão, o *São Miguel*, tendo como capitão o nosso já conhecido João Guisado, com 201 escravos (e milho maiz) para o mesmo destino⁽⁹⁴⁾. Saltemos dois decénios. Em 1557 assistimos a Francisco de Rojas carregar naquela ilha equatorial portuguesa escravos com destino a São Domingos, vindo a Lisboa pagar os direitos de saída; por essa mesma altura vêm daquela ilha antilhana 3 navios com dinheiro para Lisboa, provavelmente para pagamento de contratos de fornecimento de escravos⁽⁹⁵⁾. Em Novembro partiu para o mesmo destino uma nau de Bento Rodrigues, com 200 escravos; de São Domingos desferrou em fim de Fevereiro de 1558, ancorando no Tejo em 25 de Junho⁽⁹⁶⁾. Em Outubro de 1560 o embaixador português é encarregado de pedir a Felipe II a concessão a Francisco Dias do Amaral, desembargador do Paço e do Conselho do Rei, 300 licenças graciosas de escravos, para os poder enviar ao Peru em navios portugueses, que partirão de Lisboa com registo da Casa de Contratación de Sevilha; pede mais, para os contratadores de Cabo Verde, 700 licenças pela taxa, de que têm necessidade para fornecer seu trato⁽⁹⁷⁾. Certamente para se furtar aos direitos de saída, Pero Roiz, que partira da costa de Guiné com 150 escravos, e fora ter à ilha de São Domingos, fingira que o fizera por arribada; mas os ministros castelhanos apreenderam-lhe a mercadoria, o embaixador na corte espanhola obteve cédula contra o infractor, e o feitor em Sevilha conseguiu apanhá-lo e fazê-lo citar⁽⁹⁸⁾. Manobra que devia ser corrente.

Como escreveu Rozendo Garcia: «Tão logo a coroa espanhola abandonou o sistema monopolista dos primeiros «asientos» para adoptar o regime das «licenças»... começaram os portugueses a surgir como beneficiários das concessões destinadas a suprir as necessidades de diferentes centros coloniais da América Espanhola». E cita Lourenço Álvares, com uma licença de 100 negros; Bento Vaz, com duas, uma em 1563 e a segunda em 1565, de 600 e 650 respectivamente. Em 1558 obtivera Manuel Caldeira uma licença de 2 000 negros, e em 1578 é autorizado Henrique Freire a fazer entrar 1 000 (*ob. cit.*, p. 12). Mas também participam do tráfico espanhol, como é o caso dos burgaleses Torres em 1541, que abastecem Honduras. O que é certo é que a meio do século já a exportação para as Índias de Castela é o principal destino da escravatura sacada da costa africana desde Cabo Verde a Manicongo; por essa altura ainda a concentração se faz sobretudo na ilha de Santiago, aonde vêm carregar de pretos os navios mercantes de todas as proveniências, e que rumam «massime» para aqueles portos de além-Atlântico (*Navegação de Lisboa a São Tomé*, 1553, cap. VII).

O quantitativo anual das remessas não nos é conhecido senão a partir de 1577. Durante 9 anos são enviados para as Índias de Castela, segundo os registos da Casa de Contratación, 12 820 escravos, ou seja, em média, 1 424, assim distribuídos⁽⁹⁹⁾:

1577	2 511	1580	514	1583	2 039
1578	1 358	1581	1 003	1584	1 169
1579	770	1582	1 766	1585	1 690

⁽⁹⁴⁾ T. T., C. C. II-180-21, II-181-67, II-196-14 (*Hist. Colon. Brasil*, vol. III, p. 193).

⁽⁹⁵⁾ D. Sancho de Córdoba, Lisboa, 2-IX-1557 (Simancas E 379).

⁽⁹⁶⁾ D. Juan, Lisboa, 28-VI-1558 (Simancas E 380).

⁽⁹⁷⁾ Da Rainha, Lisboa, 25-X-1560 (Simancas E 381, f. 4).

⁽⁹⁸⁾ De Nicolau Botelho ao rei, Sevilha, 7-II-1565, T. T., C. C. 1-107-42.

⁽⁹⁹⁾ Sevilha, Archivo General de Indias, Cedulario 2766, liv. II, em Rozendo Sampaio Garcia, *ob. cit.*, p. 23.

Números certamente inferiores à realidade, porque oficiais, e de Angola, por exemplo, vimos já que um terço da escravatura sai furtada aos direitos. De 1575 a 1578 dos portos angolanos saíram uns 4 000 escravos anualmente, destinando-se a maior parte às Índias de Castela, embora, a fim de só pagarem metade dos direitos, oficialmente sejam carregados para o Brasil; portanto, só o mercado angolano deve contribuir com uns 2 000 por ano para as escápulas espanholas do Novo Mundo; a que há que somar os provenientes da Guiné. De 1585 a 1595 Rozendo S. Garcia não encontrou estatística no Arquivo de Índias, e supôs por isso que se dera um colapso do tráfico negreiro durante esse decénio (pp. 24 e 44 da *ob. cit.*). Não é de crer. Angola aumenta, e sensacionalmente, a sua exportação, que de 1587 a 1591 é oficialmente de 5 032 em média anual para todos os destinos, devendo na realidade exceder as 7 500 peças; deste montante, metade encaminhava-se decerto para as Índias de Castela: logo, pelo menos 3 500 por ano, muito provavelmente mais. Entretanto, abriu-se outra via de penetração na América espanhola: a do rio da Prata para o Peru. Certamente já frequentada, mas sem regularidade, desde meados do século, é todavia com a união dinástica que revela verdadeiramente as suas possibilidades. Na representação de António Lopes de Ilhoa, de 1590, indica-se que nesse rio «ha quatro anos que temos comércio», o que nos reporta a 1586. Esse mercador pede então que «posa meter no Peru mil e dozentas licenças de escravos de Guiné livremente de qualquer parte que lhe melhor acomodar, pagando os direitos por saída aos contratadores, navegadas pelo rio da Prata»; ou seja, 1 200 peças anualmente durante 6 anos⁽¹⁰⁰⁾. Na realidade, já em 1584 a Audiência de Charcas autoriza a entrada por Buenos Aires de escravos para o bispo de Tucumán, e é de 1586 a abertura dos registos alfandegários deste porto. Esse bispo, português, Francisco de Vitória, desempenha papel decisivo no entretecer de relações comerciais com o Brasil por intermédio da região do Prata. Toda a prata que circula no Brasil e em Angola, como já vimos, lhe vai do Peru, e a São Vicente, Santos e Bahia vão do rio da Prata buscar panos, ferro, obras de cobre (de indústria europeia), açúcares — e escravos⁽¹⁰¹⁾. As autorizações de comércio, como as de 1602 e 1608, não servem de mais do que de capa a intensíssimo contrabando. Poyard de Laval descreve esse tráfico triangular: os navios vão dos portos angolanos carregados de escravos, que vendem no mercado platino, e daqui, com retorno de metal branco em grande quantidade (embarcado às escondidas), seguem para os portos brasileiros meter carga de açúcar e doçaria, que levam a Portugal (*Voyages*, t. II, pp. 382-6). Mas, além das remessas de escravagem em direitura, o Brasil também reexporta número nada insignificante de peças: estima-se que, para finais do século XVI, seguiam daí para as minas do Potosi e Peru uns 250 negros anualmente⁽¹⁰²⁾.

Em 1595, ao regime de licenças concedidas por um ano pela coroa para o fornecimento de escravos às Índias de Castela sucede o regime dos contratos — *asientos*. Esclareça-se que, conforme já tivemos ensejo de verificar, à saída dos mercados de escravatura vigorava já esse regime de contratos, com áreas geográficas delimitadas — Angola fora retirada do contrato de São Tomé, por exemplo. De 1587 a 1593 são contratadores do trato e avenças do reino de Angola Pedro de Sevilha e António Mendes Lamego: ora uma das cláusulas autoriza-os a remeter anualmente para as Índias de Castela até 1/3 da saca de escravos. Uma cédula régia, de 27 de Dezembro de 1589, fixava aliás o máximo de peças cuja entrada na América espanhola estava autorizada: 3 000 por ano⁽¹⁰³⁾. Verificámos, porém, que a parte da exportação com esse destino atingia realmente, quando não ultrapassava, a metade da saca de Angola, e só desta proveniência não seria inferior a 3 500. E com o decorrer do tempo, apesar do incremento da procura brasileira, essa parte avolumar-se-á até. Mas o contrato não significa exploração unicamente por conta do contratador. O contratador é obrigado a conceder a quem lho requeira licenças de saca pelo preço estipulado, de modo que o regime efectivo não é o de monopólio mas antes o de oligopólio. O mesmo se dará com os contratos não já de saca de um mercado mas de fornecimento a uma, ou a um conjunto de escápulas.

Mas o sistema de contratos mesmo para o fornecimento das Índias de Castela não surge abruptamente ao findar o século. Fora já ensaiado, por exemplo, com os Welsler, em 1525, altura também em que o bacharel Alonso de Prada propõe um acordo entre as duas coroas, portuguesa e espanhola. Por 1566 Felipe II pretendia seguir esta via. O seu embaixador em Lisboa, Alonso de Tovar, trata com o Cardeal D. Henrique e com o contador-mór; suspenderam-se mesmo as operações de arrematação de contratos do Ultramar português, e que assentavam nas bases seguintes: os contratadores comprariam ao rei uma parte dos escravos que lhe vêm de direito, a 50 ducados, e além disso tratariam por sua

⁽¹⁰⁰⁾ B. N. Lisboa, Pombalina 644, F. 111.

⁽¹⁰¹⁾ Alice P. Canabrava, *O comércio português no rio da Prata 1580-1640*, caps. VI e VII.

⁽¹⁰²⁾ British Museum, Ms. n.º 20999 (Minas de España y America), cit. por G. Scelle, *Traite négrière*, t. I, p. 382.

⁽¹⁰³⁾ Rozendo S. Garcia, *ob. cit.*, pp. 24-25.

conta em Guiné a compra de outros, pagando a respectiva licença à coroa; os contratadores obrigavam-se a obter da coroa espanhola licenças quer para os seus próprios escravos quer para os que levassem por conta do rei de Portugal, remetendo-os para as Índias de Castela; de toda a fazenda far-se-iam a monte 5 partes, sacando todas as avarias e custos: 3 do rei, 2 dos contratadores. Parece porém que o poder central espanhol queria o acordo unicamente entre as duas coroas, excluindo os contratadores (Simancas, E 384); talvez por isso não se entrou por então neste regime. Vale a pena recordar que pela mesma época começam as tentativas de contratos na rota do Cabo: estamos numa viragem da organização do trato.

Até 1595 parece que os genoveses participaram em posição de destaque no tráfico negreiro para a América espanhola⁽¹⁰⁴⁾. Mas nessa data é firmado o primeiro grande *asiento* e é um português quem vence o lance; em mãos de portugueses se conservará o contrato, salva curta interrupção, até 1640. De 1595 a 1600 esteve em vigor esse contrato com Pedro Gomes Reinel, que se obrigava a remeter anualmente para as Índias de Castela 4 250 peças, pagando à coroa 100 000 ducados, ou seja, por licença, 23 ½. Por seu turno, a venda de licenças pelo arrematante far-se-ia em Lisboa, Sevilha, Cádiz ou nas Canárias. O arrematante devia depositar caução, em juros sobre as duas coroas, de valor igual ao pagamento de ano e meio. Reinel não conseguiu depositar em devido tempo senão pouco mais de um terço da caução, e a exploração do contrato esbarrou com múltiplas dificuldades, provenientes sem dúvida sobretudo do inveterado contrabando. Não sabemos qual o número de escravos efectivamente transportados (Rozendo S. Garcia contradiz-se, porquanto a p. 44 considera que no período legal foi de 5 241, e a p. 151 declara que falta o respectivo registo). Pensamos que a diferença para o compromisso assumido deve ter sido de 6 367 licenças, visto ser este o número carregado a favor do contratante seguinte por não ter sido utilizado por Reinel; se esta interpretação for a correcta, naqueles 5 anos em que vigorou o contrato carregaram-se 5 x 4 250 = 6 367 peças, ou seja, 14 883 ao todo. Em 1601 é feito novo contrato, agora com João Rodrigues Coutinho (irmão do futuro frei Luís de Sousa), nas mesmas condições do precedente. Apenas se passa a admitir que as licenças também possam ser revendidas pelo contratador com pagamento nas próprias Índias, até 40 ducados cada. O montante anual a pagar à coroa sobe para 170 000 ducados. O contrato, que deveria durar 9 anos, começava a contar da renúncia de Reinel, isto é, de Maio de 1600. Ora o que importa sobremaneira destacar, porque lança luz a jorros sobre a oligarquia dominante da época, é que o contratador é logo de seguida nomeado governador de Angola — a fonte da escravaria —, deixando o irmão Gonçalo a gerir o *asiento*. João Rodrigues Coutinho morre, porém, em 1603, e por conta dos herdeiros continua o irmão a gerência até 1605 inclusivê. Nesses cinco anos parece que teriam sido utilizadas 14 996 licenças, o que dá apenas quase 3 000 por ano, muito abaixo da obrigação. O contrato passa seguidamente para o irmão do falecido, Gonçalo Vaz Coutinho, que o explora em 1606 e em 1608-1611, ao todo cinco anos. No intervalo, 1607, a coroa chamou a si a exploração, registando-se o número insignificante de 281 licenças. Naqueles cinco anos o contratador utilizou 27 098 licenças, ou seja, em média anual, 5 419, muito mais do que o número a que se comprometera. Pagava à coroa por ano 140 000 ducados, com o valor médio da licença em 32 ½. Depois, de 1611 a 1615 o poder régio e as autoridades espanholas pretendem escorraçar os portugueses do lucrativo trato, que a tantos abusos dava lugar, em especial à hemorragia de metais preciosos pelo rio da Prata. Compreende-se a reacção: comprometendo-se os contratadores a meterem nas Índias de Castela 4 250 peças por ano, estavam certos os poderes públicos de que efectivamente metiam de 7 000 para 8 000 (Rozendo S. Garcia, *ob. cit.*, p. 67), quase o dobro do número legal, com gravíssima sonegação dos direitos devidos. Os quantitativos oficiais do trato, mesmo que pudessem ser completados pelos das licenças extraordinárias (sobre cujos montantes o historiador brasileiro não encontrou dados), estão assim muito longe do comércio de escravatura realmente praticado: já verificámos o mesmo à saída de Angola. Mas a administração régia e os grupos mercantis espanhóis não estavam apetrechados para enfrentar a situação, e deste modo a tentativa falhou rotundamente, voltando o trato às mãos dos capitalistas portugueses em 1615. Agora é o poderoso António Fernandes de Elvas quem arremata o contrato, obrigando-se a entregar no Novo Mundo 3 500 peças anualmente, contra pagamento de 115 000 ducados à coroa: o preço unitário da licença sai quase ao mesmo preço que no contrato de Coutinho, pois é desta vez de 32 ½ ducados. Nos oito anos os escravos transportados ao abrigo das licenças normais atingem de facto 29 575. O total efectivo deve ter sido largamente superior, e isso mesmo é que deu azo ao Estado quebrar o contrato em 1622 acusando o contratador de falta de idoneidade nos seus métodos comerciais. António Fernandes não fez todavia mais do que era já muito costume arraigado, cuja legalização obtivera graças à sua influência: a possibilidade de manifestar à chegada ao destino as peças que não foram registadas à partida; outra capa para o contrabando, é bem de ver (Rozendo S. Garcia, *ob. cit.*, pp. 94-104). Posto em pregão, o *asiento* é arrematado por Manuel Rodrigues Lamego, por soma anual algo superior — 120 000 ducados, o que dá por licença, visto tratar-se das mesmas 3 500, o preço de 34 ½ ducados. A vigência começa ainda nesse ano de 1622 e prolonga-se até 1629, registando-se um total de 16 890 licenças, muito abaixo da obrigação. Em 1630-1631 vigora a administração régia, com 1 150 licenças. E de novo o contrato é arrematado, outra vez por dois portugueses, Melchior Gomes Ângelo e Cristóvão Mendes de Sousa; o número de remessas por ano desce para 2 500, o valor da renda a pagar também, mas não proporcionalmente — 95 000 —, o que significa subida do custo de cada licença, para 38 ducados.

⁽¹⁰⁴⁾ Roberto Lopez, *Il predominio economico dei Genovesi nella monarchia spagnola*, p. 8.

O total legalmente registado durante o período de 1631-1639 também não atingiu o estipulado, pois foi apenas de 19 160⁽¹⁰⁵⁾.

De 1602 a 1639, exceptuando os três anos de reacção contra os portugueses, as licenças legalmente utilizadas somaram 109 150, ou seja, em média anual, 3 118. Mas a evolução do trato desdobra-se em dois períodos: de 1602 a 1623 (excluídos esses três anos) a média anual é de 4 067, depois, de 1624 a 1639, é tão só de 1 992. Rozendo S. Garcia é, porém, levado a admitir que o tráfico efectivo excedeu pelo menos em 40% o registado nos registos ordinários, excesso que passa a ser autorizado aos contratadores a partir de 1615 para compensar as mortes no transporte mas deve ter sido utilizado para contrabando além do registo. Teríamos assim, de 1615 a 1639, um total superior a 90 000⁽¹⁰⁶⁾, e, portanto, uma média anual ao redor de 4 000. Vimos já, todavia, que as autoridades acusam os contratadores de contrabando que eleva o total efectivo a quase o dobro do registado. Por isso, somos levados a admitir que até 1624 as remessas anuais de escravos para as Índias de Castela não andariam abaixo de 7 000 a 8 000, e seguidamente, até à Restauração, orçariam pelos 4 000. Outras fontes, que não as utilizadas pelo historiador brasileiro, permitem no entanto avolumar consideravelmente estes números. Com efeito, o contrato dos direitos de saída de Angola, explorado por Henrique Gomes da Costa, regista, de 2 de Dezembro de 1624 a 4 de Agosto de 1626⁽¹⁰⁷⁾:

Destino	Número de navios	Número de peças
Brasil	34	7 454
Índias de Castela	30	9 070
São Tomé	11	1 184
Total	75	17 708

Temos, por conseguinte, destinadas às Índias de Castela, nada menos de 5 442 peças num ano, e isto só da proveniência angolana. Ora ainda em 1635 o Conselho da Fazenda supõe que todos os escravos exportados de Cabo Verde para o Novo Mundo são encaminhados para a América espanhola, não indo praticamente nenhum para o Brasil⁽¹⁰⁸⁾. Mesmo a partir da quebra que se verifica por alturas da passagem do primeiro para o segundo quartel do século XVII, essa América espanhola não pode ter recebido anualmente menos de 6 000, ou até de 7 000 escravos; anteriormente, esse número rondaria os 10 000? A quebra explica-se quer pelo incremento da procura brasileira devido ao desenvolvimento da economia do açúcar e tabaco, quer pela acção dos Holandeses no Atlântico. Nos sessenta anos da união dinástica o trato português não forneceu às escápulas espanholas de além-oceano menos de 400 000 escravos.

Ao entrar o segundo quartel do século XVII, Fernando da Silva Solis (certamente aparentado ao economista Duarte Gomes Solis) avalia em cerca de 330 000 a população escrava da América espanhola e em perto de 9 000 a procura anual — número este que confirma aquele, das entradas, a que chegámos. Como se distribua geograficamente essa população? De 1604 a 1622, os números oficiais conhecidos pelos registos da Casa de Contratación dão-nos o seguinte quadro:

Destino	Quantitativo
México	30 407
Terra Firme	20 400
Antilhas	665 ⁽¹⁰⁹⁾

ou seja, 3/5 para o México, 2/5 para o resto do continente, e quase nada para as ilhas. Quanto à proveniência, se no século XVI abrange a Guiné, Cabo Verde, São

⁽¹⁰⁵⁾ Sobre tudo quanto antecede, Rozendo S. Garcia, *ob. cit.*, pp. 33-153. Mas refizemos por vezes os cálculos.

⁽¹⁰⁶⁾ *Idem*, pp. 154-155.

⁽¹⁰⁷⁾ F. Mauro, *L'Atlantique et les esclaves*, p. 44 (AHU, Angola, caixa 2, n.º 31).

⁽¹⁰⁸⁾ Senna Barcelos, 1.ª Parte, p. 242; cf. Mauro, *ob. cit.*, p. 19.

⁽¹⁰⁹⁾ Rozendo S. Garcia, *ob. cit.*, pp. 175-176.

Tomé e Angola, com o século XVII este último mercado passa a dominar esmagadoramente: a partir de 1618 fornece mais de 80% dos escravos que compra a América espanhola⁽¹¹⁰⁾. De toda esta análise ressalta, a traço bem vincado, a excepcional importância que para a economia do império português assume, desde as derradeiras décadas de Quinhentos, a exportação de escravos para as escápulas espanholas, e isso até a Restauração (os Genoveses só voltarão a terreiro a partir de 1663)⁽¹¹¹⁾. Desta linha de força apercebe-se claramente Duarte Nunes de Leão em 1559: «De Portugal sae cada anno, assi para os reinos de Espanha como para as Índias de Castella, grande quantidade de escravaria»; e em 1628 Duarte Gomes Solis, ao descrever o mecanismo das trocas: com contaria de vidro, búzios das ilhas de Maldiva (cauris), roupas grosseiras de Cambaia e cobre obtém-se o ouro do Monomotapa e da Mina e os negros da Guiné; estes são vendidos para as Índias Ocidentais a troco de prata e ouro que vêm registados nos galeões, ao passo que os castelhanos os obtêm a troco de ricas sedas de Granada e Toledo e lençarias de França (*Alegación*, f. 24).

§ 4 — A escravidão — regime jurídico, ideologia e situação real

A propósito dos casos, que no Oriente por vezes sucediam, de escravos e capados que matam os senhores e se apoderam do Estado, comenta João de Barros: «o ânimo humano sofre mal sujeição; e por causa desta liberdade não há parte no mundo, onde se não ache mão armada pola defender» (*Década II*, liv. 2, cap. 2). Chorando ante o espectáculo da partilha dos 235 cativos mouros do Sáara em Lagos em 1444, Zurara, em sua humana natureza, não pode deixar de lembrar-se que são todos da geração dos filhos de Adão (*Crónica da Guiné*, cap. XXV). Se a liberdade é inerente ao ânimo humano e se há uma humanal natureza a irmanar todos, como descendentes todos do primeiro homem, pareceria que a escravidão não passaria em julgado sem graves embargos nos séculos XV e XVI. Ora assim não acontece. Podem pôr-se em causa as modalidades de aquisição de escravos, o seu tratamento, ou mesmo a aplicação da condição escrava a este ou àquele povo: a instituição em si é unânimemente aceite, pelo menos em Portugal.

Decerto, a escravidão não desaparecera na Península, nem em todo o mundo mediterrâneo, e este facto, conjugando-se com a influência do direito romano, levava a aceitá-la como natural, e a encarar como não menos natural a busca do alargamento desta mão-de-obra. Um fundamento religioso-moral a justificava aos olhos da Cristandade: o pecado original destruiu o direito natural absoluto e deu origem ao senhorio de uns homens sobre outros, às normas acomodaticias da organização da cidade que garante a congregação dos homens, por natureza congregáveis. De Diogo Lopes Rebelo, em *Do governo da República pelo rei*, no final do século XV (para mais atrás não remontarmos) à justificação do resgate de escravos pelo bispo Azeredo Coutinho em 1808, por exemplo, poder-se-ia seguir esta linha de pensamento. Mas, além de banhar nesta ideologia que a justifica em geral, a acção portuguesa apoia-se em instrumentos de legitimação mais imediatos. As bulas pontificias *Dum diversus* e *Divino amore communiti*, expedidas por Nicolau V em 18 de Junho de 1452, concedem ao rei de Portugal o direito de conquista sobre todos os muçulmanos, pagãos e outros infiéis inimigos de Cristo, e sobre os respectivos reinos, senhorios, territórios e quaisquer possessões e bens (móveis e imóveis); autoriza, além disso, «illorumque personas in perpetuum servitutum redigendi», isto é, a reduzir à escravidão esses mouros, pagãos e demais infiéis⁽¹¹²⁾. A data é particularmente significativa. As caravelas estão a tecer a teia de resgates no litoral saariano e nos rios de Guiné. As bulas têm dois fins primaciais: legitimar a conquista (Marrocos, Canárias, África saariana e negra), por um lado, legitimar o trato de escravos que então se desenvolve. Repare-se que é a altura em que se instala o primeiro engenho de açúcar na Madeira — e portanto se põe de maneira aguda o problema da mão-de-obra —, e em que em Arguim começa a funcionar a sociedade de exploração dos resgates. A construção ideológica — ético-religiosa — prende-se a esta construção de uma nova economia; procura-se refractar as novas realidades nos valores tradicionais. Se as bulas legitimam, pois, tanto a conquista quanto a escravidão, os fundamentos dessa legitimação vamos encontrá-los em

⁽¹¹⁰⁾ *Idem*, pp. 182-185.

⁽¹¹¹⁾ Roberto Lopez, *ob. cit.*, p. 8. Mas já em 1655 de Génova partiram 2 naus com destino a Angola a fim de carregar pretos para as Índias de Castela (Mauro, *ob. cit.*, p. 47).

⁽¹¹²⁾ Silva Marques, vol. I, doc. n.º 393.

Zurara e em Gil Vicente, por exemplo. É lícito apoderar-se das terras dos infiéis porque estes as usurparam ao verdadeiro proprietário, que é Deus; ou até porque as conquistaram a cristãos, e tal conquista não pode ser legítima por essa razão: «África foi de cristãos, / Mouros vo-la têm roubada», lê-se na *Exortação de Guerra*. E o cronista henriquino, apreciando a vinda de cativos para o reino: «E assim que onde antes viviam em perdição das almas e dos corpos, vinham de todo receber o contrário: das almas, enquanto eram pagãos, sem claridade e sem lume de santa Fé; e dos corpos, por viverem assim como bestas, sem alguma ordenança de creaturas razoáveis, que eles não sabiam que era pão nem vinho, cobertura de pano, nem alojamento de casa; e, o que peor era, a grande ignorância que em eles havia, pela qual não havia algum conhecimento de bem, somente viver em uma ociosidade bestial.» Quer dizer, é lícito reduzir à escravidão os infiéis e não civilizados, com três fundamentos: a) trazê-los à civilização — alimentação de pão e vinho, vestuário, habitação; b) trazê-los à vida normal — ao conhecimento do bem e do mal, ao valor trabalho (contraposto à ociosidade «bestial»); c) salvar-lhes as almas, convertendo-os à Fé — à única, à única verdadeira Fé. Decerto, no próprio texto de Zurara, o sentimento de compaixão galga as fronteiras da *Cristandade* para abarcar os outros seres humanos (não parecem ter surgido dúvidas de que são essencialmente humanos, mesmo se levam vida «bestial») de fora do seu âmbito; mas ainda é patente o conflito entre os dois círculos, no receio do cronista de que suas lágrimas sejam dano de sua consciência. Todos filhos de Adão: mas conquanto nos compadeçamos pelos sofrimentos dos não-cristãos, é preferível fazê-los sofrer a fim de salvar as suas almas, a evitar-lhes sofrimentos deixando-os na idolatria que os perderá para a eternidade.

As bulas de 1542, coroando Alfarrobeira, devem ter calçado os escrúpulos de consciência, se não mesmo calado as correntes de opinião divergentes que antes se tinham manifestado. Quando, no reinado de D. Duarte, se discutiu a passagem a Tânger, os infantes D. João e D. Pedro opuseram-se com razões convergentes e complementares. Perder-se-ão almas, em vez de se salvarem, se os atacantes forem matar mouros por ambição de honra, uns, por cobiça de ganho, outros, e a gente miúda forçada. Mais ainda: não está de acordo com os preceitos evangélicos guerrear os mouros para os converter pela violência. Na *Crónica da tomada de Ceuta*, de 1450, o cronista áulico Zurara apostrofa os «néscios e cobardes» que sustentam o grave erro de que a guerra dos mouros não é o maior serviço que se possa prestar a Deus, e insurge-se contra «alguns pouco menos herejes» que «defendem que todos os homens são irmãos e por isso a nenhum devemos guerrear» (cap. IV). É a consciência da *Humanidade* que desponta, sobrepondo-se à consciência restrita da *Cristandade*. Dramáticas inquietações, mas que o desenrolar da expansão aquietou.

Ao contrário do que aconteceu em Portugal, esses problemas serão dramaticamente discutidos em Espanha no século XVI e darão lugar a uma legislação protectora. É verdade que a expansão espanhola é mais tardia — final do século XV e era quinhentista — mas lá os debates alcançaram outra amplitude e outras repercussões políticas, que em Portugal só muito posteriormente se dão. Quando se abre a Conquista no Novo Mundo, o Conselho das Índias alonga-se em acalorada discussão, recortando-se correntes de opinião contraditórias bem definidas. Uns apoiam-se no direito natural e no direito canónico, para os quais todos os homens são livres; outros argumentam com o direito romano, que admite distinções (e ainda com os efeitos do pecado original, que justifica o senhorio). O uso, esse, é claramente oposto à tese da liberdade universal. E Anghiera, que nos relata as discussões em que participou⁽¹¹³⁾, conclui: «Uma longa experiência demonstrou, na verdade, a necessidade de reduzir à escravidão e de privar da liberdade aqueles que, por natureza, são inclinados a vícios abomináveis e que, na falta de guias e protectores, voltam aos seus erros impúdicos. Citámos a comparecer perante o Conselho Dominicano de hábito branco e preto e Franciscanos descalços que por muito tempo residiram nesses países, e perguntámos-lhe o que pensavam. Concordaram em que nada seria mais perigoso do que deixar-lhes a liberdade.» Não cabe aqui acompanhar os esforços de Las Casas e de tantos outros no seu combate pela justiça na conquista de América⁽¹¹⁴⁾. Importa todavia, e sobremaneira, destacarmos três resultados de extraordinário alcance: em primeiro lugar, com a Conquista, a mais

⁽¹¹³⁾ *Lettres*, carta n.º XLI, Madrid, 7-III-1525.

⁽¹¹⁴⁾ Lewis Hanke, *La lucha por la Justicia en la conquista española de América*, Buenos Aires, 1949; Manuel Gimenez Fernandez, *El plan Cisneros-Las Casas para la Reformatión de las Indias*, Sevilla, 1953; e as obras de Silvio Zavala.

dramática catástrofe demográfica que a história conhece — nem a Peste Negra se lhe compara: de 70 a 80 milhões de habitantes no século XV, as Américas caem em uns 8 no século XVII⁽¹¹⁵⁾; em segundo lugar, se oficialmente os índios acabam por deixar de ser escravizados, a verdade é que a *encomienda* primeiro, e na segunda metade de Quinhentos o *repartimiento forzoso* resolvem o problema da mão-de-obra em moldes de trabalho forçado e que não anda longe da escravidão⁽¹¹⁶⁾; em terceiro lugar, a América espanhola recorre cada vez mais aos escravos importados do continente africano. A luta pela justiça circunscreve-se, quanto à sua eficácia, em limites irrisórios que as exigências estruturais demarcam brutalmente. Vimos que Anghiera acaba por reconhecer que o uso impõe a escravidão. Thomas de Mercado, uns decênios volvidos, apesar da sua vibrante diatribe contra a maneira como os negreiros adquirem e transportam os escravos, também aceita que cativar ou vender pretos ou quaisquer outros seres humanos é negócio lícito e de acordo com o direito das gentes; por várias causas se pode com justiça ser feito cativo e vendido: a) em guerra justa — o vencido pertence ao vencedor, perdendo a sua liberdade; b) por delitos públicos que a lei pune com a perda da liberdade; c) os pais em extrema necessidade têm faculdade natural de vender os filhos para seu remédio — situação felizmente rara. Em suma: a compra e venda de negros é, quanto ao direito, em si lícita e justa⁽¹¹⁷⁾.

Aceites estes princípios unânimes, ou quase, a discussão circunscreve-se à casuística — ao bem ou mal fundado da sua aplicação neste e naquele caso; ou aos requisitos que deve preencher uma situação para ser enquadrada inequivocamente num dos princípios aceites. Quais, por exemplo, as condições que definem a justiça de uma guerra. Frei Vicente do Salvador, em 1627, considera o caso das guerras entre índios; os cativos são vendidos aos brancos por um machado ou foice cada um; e o cronista qualifica esta compra de justa, porque de outro modo os cativos são comidos: a escravidão evita a antropofagia (liv. I, cap. 17). Mas se os colonos incitarem os indígenas a guerrear-se, a fim de obterem escravos? Manuel da Nóbrega entende que o rei deveria mandar libertar todos os escravos que foram cativos em assaltos; e por outro lado insurge-se contra a escravização por venda dos filhos pelos pais: só pode admitir-se, conforme permitem as leis imperiais, em caso de extrema necessidade (*Cartas jesuíticas*, t. I, pp. 109-110) — ora veremos que é uma das justificações mais utilizadas na escravatura. A hipocrisia das justificações foi vigorosamente denunciada por Fernando Oliveira a meio do século XVI e por frei Amador Arrais no seu ocaso. Aquele padre, perito de construção naval e de guerra no mar, pensa que melhor se converte à fé e nela se edifica com exemplo de paz e justiça, do que com guerra e tirania. Decerto acha lícito tomar as terras e cativar as pessoas daqueles que resistem à pregação da fé, quando com modéstia lhe pregam; mas se assim não for, é manifesta tirania. Dando um passo mais, condena a compra de escravos aos indígenas, compra que é costume justificar porque se vendem uns aos outros: não deixa de ter culpa quem compra o mal vendido, e a compra é que incita os indígenas a roubarem-se e enganarem-se uns aos outros. E a vibração atinge uma intensidade que mal adivinharíamos: «Nós fomos os inventores de tam mau trato, nunca usado nem ouvido entre humanos. Nam se achará, nem rezam humana consinte, que jamais houvesse no mundo trato público e livre de comprar e vender homens livres e pacíficos, como quem compra e vende alimárias, bois ou cavalos e semelhantes.» Apenas se iludia em supôr que os portugueses tinham sido os «inventores» do trato. Mas continuemos. A escravização é justificada como meio de converter os escravos e assim lhes salvar as almas. Ora, nem depois de cristãos são libertos, como deveriam ser se tal fosse o fim, nem os doutrinam para a salvação, utilizam-lhes só o trabalho, unicamente por interesse os vão buscar. E conclui: «E a mim me parece que seu cativo é bem desarrezoado quanto é da nossa parte, porque eles não nos ofendem, nem nos devem, nem temos justa causa pera lhe fazer guerra, e sem justa guerra não nos podemos cativar, nem comprar a cujos nam sam» (*Arte da Guerra do Mar*, 1555, 1.ª Parte, cap. IV). Se Fernando Oliveira quer que se pregue a fé com modéstia e caridade, não com guerra e tirania, frei Amador Arrais também entende que «se não pode dar Cristandade a troco de servidão; antes será grave injúria para nossa santa fé. A cristandade há-de se ensinar aos livres e cativos em guerra justa, e não se há-de dar por interesse, e satisfação de engano.» Se os reis pretendem converter os povos de fora do reino, mandem lá doutriná-los «sem pretensão alguma de interesse próprio, e trato pouco lícito, e ocasionado para perdição das almas de seus vassallos.» (Diálogo 3.º cap. XXVI). Em Fernando de Oliveira e em frei Amador Arrais, portanto, se continua a aceitar-se o cativo em guerra justa, condena-se o trato de escravatura e rejeita-se a legitimidade de converter pela força. Repare-se que em Portugal é na segunda metade de Quinhentos que se volta a estas preocupações, já claras nos infantes D. Pedro e D. João mais de um século atrás.

⁽¹¹⁵⁾ Fernand Braudel, *Civilização material e capitalismo*, t. I, pp. 20-22.

⁽¹¹⁶⁾ *Ensaíos*, t. II, pp. 283-285.

⁽¹¹⁷⁾ *Summa de tratos y contratos* (1.ª ed. 1569), 1587, liv. II, cap. 20.

Neste ambiente de sobressalto de consciência, e sob a influência espanhola, é só todavia em 1570 que o Estado português promulga as primeiras medidas limitando o cativo no Ultramar. Em 20 de Março proibe-se o cativo dos índios do Brasil, a não ser em determinadas condições, que provisões posteriores precisarão, até chegar à proibição total (veja-se acima, p. 166), aliás inoperante, como seria de esperar. Em 20 de Setembro do mesmo ano de 1570 é o cativo dos japões que é proibido, principalmente pelo impedimento que daí nasce à conversão deste gentio (*Leis e provisões de D. Sebastião*, p. 129). Trata-se, neste caso, sobretudo de evitar atritos que dificultem o lucrativo trato da venda de seda e compra de prata, em que participam os próprios jesuítas tão largamente, como mostraram Bourdon e Boxer. Mas se acontece proibir-se a escravidão de certas etnias ou em certas áreas, os portugueses e espanhóis também adoptam, em contrapartida, instituições indígenas escravagistas. Assim, quando da tomada de Malaca, em 1511, Albuquerque manteve a instituição dos *ambarages*, agora a favor da coroa portuguesa: trata-se de escravos do rei, que ou recebem do rei ração de mantimento ou o ganham pelo seu trabalho, sustentando-se a si e à família; havia mais de 3 000; com a conquista fugiram para os matos, de modo que o Terrível prometeu prémio a quem os trouxesse: ocasião de muitos livres pobres serem reduzidos a escravos, causa de males futuros⁽¹¹⁸⁾. Nas Filipinas também existia a escravidão entre os nativos, e o rei de Espanha ordenou que continuasse como antes da ocupação. Mas o breve papal de 18 de Abril de 1591 e as cartas régias para seu cumprimento libertaram os escravos existentes, proibiram que se tivessem escravos nativos, mandando pagar salário diário pelos serviços que os nativos prestassem. Simplesmente, mantinha-se a instituição, desde que com escravos oriundos de fora das Filipinas: e assim se desenvolveu o negócio da escravatura pelos mercadores portugueses, que por via da Índia passaram a levar cafres e negros, *considerados obtidos justificadamente*. Por outro lado, aliás, os nativos daquelas ilhas mantêm-se obrigados a prestar serviços, e são distribuídos entre os colonos pelas autoridades judiciais⁽¹¹⁹⁾ — é o *repartimiento forzoso*. Sublinhe-se portanto que, como nas Índias de Castela e no Brasil, o trabalho indígena continua a ser empregado em condições servis, e doutra banda as medidas de protecção a certos grupos de indígenas fazem demasiado o jogo dos interesses dos negreiros para nos deixar perplexos quanto às forças sociais que realmente as impuseram.

Se o fim da escravidão é converter quem de outro modo se não converteria e assim salvar-lhe a alma, parece que o escravo convertido deve receber a alforria; nem que seja no termo de uns tantos anos de serviço, destinados a compensar o senhor de seus gastos, como propunha Fernando Oliveira. Tal não acontece a não ser por excepção. Em 1465 Rosmital indica que em Portugal o escravo baptizado já não pode ser vendido mas apenas dado (Fabié, *Viajes*, p. 88). As inibições ao poder do dono que poderiam resultar do baptismo do escravo tiveram como consequência levar frequentemente o dono a não doutrinar o escravo na fé. Aliás, as medidas no sentido da limitação ou até alforria suscitavam sempre infundáveis dúvidas... Durante o governo de D. Henrique de Meneses na Índia (1524-1526) uma provisão régia determinou que ficassem forros os escravos que se tornassem cristãos; mas o governador Martim Afonso de Sousa (1542-1545) ordenou o contrário; por isso o ouvidor do Estado da Índia pede em 1546 a D. João de Castro que resolva, porquanto recrescem dúvidas, informando-o embora de que entretanto cumpriria a provisão régia⁽¹²⁰⁾. Na realidade, a alforria só fora concedida aos escravos de mouros ou gentios que se convertessem ao cristianismo. Uma carta régia ao vice-rei, em 15 de Março de 1557, altera porém este princípio, embora reconheça que estava em prática mas dele resultavam inconvenientes graves aos antigos donos: por isso agora estabelece-se que os senhores mouros ou gentios cujos escravos se tornem cristãos serão apenas obrigados a vendê-los a cristãos, permanecendo os escravos servos, não adquirindo a liberdade. A questão arrasta-se todavia, e as medidas sucedem-se. Uma lei de 25 de Março de 1559 adopta o princípio da carta régia dois anos anterior, especialmente nos casos de mercador ou qualquer outro estrangeiro, judeu, mouro ou gentio, que vá a qualquer cidade da coroa de Portugal nas partes da Índia, e aqui o seu escravo ou escravos se convertam: antes de partir terá de os vender a cristãos; porquanto pelo direito divino e canónico aquele que abraça a fé católica não consegue por isso a liberdade temporal⁽¹²¹⁾. A aplicação deste princípio da não alforria em resultado da conversão fazia-se em

(118) *Década II*, liv. VI, cap. 6.

(119) A. de Morga, 1609, pp. 322 e 328-9 da ed. Hakluyt.

(120) De Salvador Leão, Cochim, 24-II (T. T., São Lourenço, t. II, f. 279).

(121) Livro Vermelho de Goa, ff. 29v-30 e 46-47.

todo o império. Assim, de Julho de 1512 a Setembro de 1514 a feitoria de São Jorge da Mina recebe 968 escravos, dos quais 42 cristãos (C. Q. n.º 502): número aliás inferior a 5%. Mais ainda. Em 1516 o rei do Congo, que acaba de carregar uma nau de São Tomé pertencente ao secretário de Estado António Carneiro com 400 peças, queixa-se-lhe de que na costa de Pangelunga esteve um navio português a resgatar; e é aqui que a queixa ressuma especial sabor: «Como é que, sendo eu cristão e vassalo do rei de Portugal, vão [os portugueses] resgatar com meus contrários?»⁽¹²²⁾. Quer dizer: o facto de ser cristão deveria assegurar-lhe como que o monopólio no fornecimento da escravatura...

Ao escravo que recebe o baptismo e abraça a fé cristã não é concedida por esse facto a alforria. Este princípio põe a nu, como bem denunciaram por palavras da época Fernando Oliveira e frei Amador Arrais, o carácter de ideologia que assume a pretensão de que se reduzem os infiéis a escravos a fim de lhes salvar as almas. Nem aquela ressalva entusiasmava os senhores a cuidarem de doutrinar os seus escravos. Na verdade os senhores repugnavam a reconhecer aos seus «instrumentos com voz» quaisquer direitos, mesmo que aparentemente não colidissem com os imperativos do trabalho. É assim que no Brasil, por exemplo, muitos colonos se amancebavam com escravas, mas não casam porque os senhores temem que pelo casamento com homem livre a escrava fique forra: Manuel da Nóbrega tranquiliza-os: o casamento não modifica o estatuto da escrava — e por isso os jesuítas fazem campanha pela multiplicação dos casamentos⁽¹²³⁾. As dúvidas continuaram porém a recrescer, o que levou o padre visitador durante a sua estadia na Bahia, em 1583-1585, a fazer, com outros padres e teólogos, um compêndio das dúvidas nos casamentos e baptismo dos índios e escravos de Guiné⁽¹²⁴⁾.

Que entender por escravo e por escravidão, nestes alvares do capitalismo comercial escravagista? Em doutrina cristã, todos os seres de figura humana são de geração dos filhos de Adão — qualquer que seja, portanto, a sua cor —, todos recebem alma, como criaturas razoáveis (isto é, que têm razão). Mas Zurara, que o afirma, matiza: em alguns corpos os instrumentos não são tão dispostos para seguir as virtudes como são outros a que Deus por graça outorgou tal poderio; esses que carecem dos primeiros princípios de que dependem os outros fazem por isso vida pouco menos do que de bestas (*Crónica da Guiné*, cap. XXXV). A escravidão é quase que inerente aos não-cristãos na medida em que politicamente dependem dos cristãos; é a apropriação dos que levam vida «bestial» à civilização, vida bestial que resulta de não conhecerem os primeiros princípios — a fé e a distinção do bem e do mal — e os modos dos civilizados — o pão e o vinho, o vestuário e a casa. Giulio Landi, por 1523, esclarece que os portugueses consideram escravos por três razões: a) pela fé — ou melhor, pela infidelidade: os mouros; b) pela cor — os pretos; c) pela origem — os mulatos (pai ou mãe escravos) (ed. 1574, pp. 40-2). Não há dúvida de que, contrariamente a todos os mitos, tanto portugueses como espanhóis admitiram a ilegitimidade de escravizar japões e todos os povos brancos ou amarelos (mesmo se na prática os escravizaram de bom grado), mas não os negros, e substituíram sempre que possível a escravaria negra à de outras cores; jogou, pois, e fortíssimamente, um preconceito racial. Ainda em 1700 o jesuíta Benci pensa que a escravidão dos pretos é o resultado da maldição que caiu sobre Cam por descobrir a nudez de Noé — e por tal origem é correlativa da nudez em que vivem (*Economia cristã*, ed. Serafim Leite, pp. 44-5); mais: sublinha a «pouca capacidade e natural rudeza dos pretos» (p. 122).

Mas revertamos à pergunta inicial. Em doutrina, o escravo já não é, porque da geração adâmica, um mero «instrumento com voz», como na concepção romana. Na realidade, contam-no sempre entre as cousas e o gado — e, na acusação vibrante de Fernando Oliveira, como alimárias os compram e vendem, «Assi os tangem, assi os constragem, trazem, e levão, e provão, e escolhem com tanto desprezo e ímpeto, como faz o magarefe ao gado no curral.» O escravo é, mesmo em direito, um bem

(122) Do rei do Congo a A. Carneiro, 5-III-1516 (T. T., Gaveta XV-14-28, e na ed. *As Gavetas da T. do T.*, t. IV, pp. 477-8).

(123) Pernambuco, 13-IX-1551, (*Cartas jesuíticas*, t. I, pp. 120-1).

(124) Fernão Cardim, «Narrativa epistolar 1.ª» (*Tratados da terra e gente do Brasil*, 2.ª ed., p. 266).

mercantil: objecto de compra e venda ou de doação, logo alienável, mas também, por isso mesmo, apropriável — objecto de propriedade, em suma, e que como tal se transmite em herança e por legado testamentário; a sua condição não é irremediável, visto que há a alforria, mas é hereditária, marca os filhos mesmo que só um dos progenitores esteja marcado. Todavia, a utilização do escravo não é só como máquina ou como objecto de consumo: utilizam-no para desempenhar certos papéis sociais, o que, conjugado com a justificação ideologicamente assumida para a escravização, leva ao paradoxo de lhe reconhecer uns tantos direitos e não apenas de limitar o uso do direito de propriedade, por parte do senhor, pelos direitos de outros cidadãos a que esse uso possa lesar. O direito à vida é o que principalmente lhe é reconhecido: o senhor não tem o direito de matar o escravo, embora seja sua propriedade (não pode evidentemente matar o escravo alheio, mas porque isso é lesar a propriedade de outrem); com base nos documentos publicados por Pedro de Azevedo, conclui Fortunato de Almeida porém que «parece que não era necessário grande esforço para alcançar perdão de tais crimes» (t. III, p. 233). Os castigos que o senhor pode aplicar também estão limitados pela humanidade, e alguns cabe à justiça sentenciar e aplicar; veremos que na prática nada refreava os senhores, e, como explica Jean Moquet em 1607-1610, ninguém socorre o escravo que está a ser castigado, sob pena de ter de se bater com o dono (liv. 4, p. 319). O senhor não deve, em princípio, opor-se a que o escravo constitua família; mas vimos que receava autorizá-lo a casar, e que em volta da questão «recresciam muitas dúvidas». Aliás, um exemplo bastará: o infante D. Luís deixou 11 escravos, dos quais só um era casado. O senhor não pode opor-se a que o escravo receba o ensino da fé e o baptismo; na prática, numerosos são os senhores que fazem tudo por o evitar (temendo que os obriguem a libertá-los). O senhor é também obrigado a sustentar o escravo e família, ou a deixar-lhe livre o tempo necessário para que possa angariar o seu sustento e o dos seus. Os chamados direitos dos escravos são antes obrigações dos senhores que aqueles não dispõem dos meios de fazer cumprir e portanto dependem quase inteiramente do bel-prazer e dos interesses dos últimos. Porque não nutre quaisquer ilusões quanto à prática é que o jesuíta Jorge Benci escreve em 1700 a *Economia cristã dos senhores no governo dos escravos* (ed. Serafim Leite, Porto, 1954). E Benci reconhece até sem subterfúgios que «No bem da honra não tem [o escravo] parte alguma; porque pelo direito são os servos reputados e contados entre as pessoas infames.» (p. 54).

O escravo não pode ser um mero instrumento com voz porque desempenha papéis sociais. Mas também, por esta mesma razão, há que definir certas incapacidades, e decisivas, que o rejeitam para fora dos quadros das ordens ou estados (estamentos). As *Ordenações* registam as incapacidades essenciais de que sofre o escravo, e as leis avulsas completam-nas. O asilo eclesiástico não vale ao escravo para, fugindo ao seu senhor, se livrar do cativeiro: é lícito arrancá-lo de lá pela força, e se, resistindo, for morto, o autor da morte não tem de responder por ela (liv. II, tit. V). A ninguém é consentido manter cárcere; mas isso não se entende no que encerrar seu escravo a fim de o castigar de más manhas e costumes (liv. V, tit. XCV). Se homem livre dormir com parenta ou criada daquele com quem vive, morra por isso morte natural; mas tratando-se de escrava branca é apenas degredado para sempre para o Brasil (liv. V, tit. XXIV) — não sendo portanto castigado se a escrava for de cor (de novo ressalta o preconceito racial). Em caso de fogo posto, se o culpado for peão é preso e degredado por dois anos para África, anunciando-se o degredo com barão e pregão pela vila, e além disso pagará o dano (sendo escudeiro, a pena é a mesma, mas anunciada só na audiência; sendo cavaleiro ou fidalgo, paga o dano às partes e o rei é que determina qual o outro castigo); ora, quando se trata de escravo, é açoutado publicamente, e ou o dono paga o dano ou entrega o escravo para se vender e do produto da venda se efectuar o pagamento (liv. V, tit. LXXXVI, § 5). O escravo, quer seja cristão (repare-se), quer o não seja, que matar seu senhor ou o filho do senhor será atormentado com as tenazes e ser-lhe-ão decepadas as mãos, morrendo depois na forca; se apenas ferir, sem matar, sofrerá morte; e quando unicamente arrancar arma contra o seu senhor, sem sequer o ferir, é açoutado publicamente com barão e pregão pela vila e é-lhe decepada uma mão (liv. V, tit. XLI). Ao escravo fugitivo obrigará o juiz do lugar onde for apanhado a dizer a quem pertence, submetendo-o a tormento de açoutes (até 40), sem mais figura de julgamento e sem apelo nem agravo (liv. V, tit. LXII). Os escravos não podiam trazer armas a não ser quando acompanhassem os seus senhores. Mas a sua incapacidade resulta bem de não valer em justiça o seu testemunho, e de valer contra o escravo a acusação de homem livre — e isto, mesmo que o escravo fosse mouro de crença ou branco de cor⁽¹²⁵⁾. Resulta

⁽¹²⁵⁾ F. Almeida, t. III, p. 232.

igualmente de não poder o escravo viver por si, fosse ele qual fosse, mas apenas ao serviço do senhor, conforme determina o alvará de 1 de Fevereiro de 1545⁽¹²⁶⁾. Em certos casos ou regiões, não pode sequer realizar operações económicas por si: assim, por alvará de 26 de Maio de 1533, nas ilhas de Cabo Verde não pode o escravo comprar nem vender, sob pena de perda, a favor do concelho, dos bens em causa⁽¹²⁷⁾. É evidente que o escravo não podia exercer poderes sobre homem livre; mas parece que corregedores, ou ouvidores, juizes de fora e meirinhos empregavam escravos, tanto seus como alheios, em funções de agentes de justiça; prática proibida por lei em 26 de Novembro de 1538, sob pena de suspensão do ofício para o oficial e de pagamento de 20 cruzados⁽¹²⁸⁾.

Se compararmos com a situação jurídica numa civilização completamente diferente, como é a indiana, ressalta afinal a identidade da essência da escravidão. Lá, com efeito, o escravo caracteriza-se essencialmente por três traços: a) ausência de liberdade; b) ser objecto de compra-e-venda (ou, mais geralmente, alienável); c) o seu trabalho é impuro. Traços que se encontram também na escravidão no império português. A impureza do trabalho do escravo não está, aqui, definida juridicamente, mas que perante ele se tem essa atitude é incontestável; mais: daí distinguiu para o trabalho em geral, que passou a ser depreciado numa civilização mais apreciadora do ócio, mesmo pobretana. Na Índia o escravo não tem faculdade de dar — outra convergência de característica, derivada de não poder ser sujeito pleno de direitos, e logo não ter o direito de propriedade sobre bens, quaisquer que sejam. Por outro lado, o escravo não paga multas, só corporalmente pode ser punido — e compreende-se, visto que os «seus» bens pertencem em última instância ao seu senhor; traço igualmente comum⁽¹²⁹⁾. As situações efectivas também não diferem fundamentalmente nas duas civilizações.

Vimos que na Índia os escravos alinham com o gado, a terra e toda a sorte de bens materiais (p. 174). No mundo português dava-se o mesmo. Eis um conhecimento passado pelo futuro governador da Índia, em 8 de Fevereiro de 1507: «Afonso d'Albuquerque, capitam desta armada delRey nosso senhor, digo que he verdade que Pero da Fonseca me entregou homze carneyros y quatro vacas e vinte escravos [sublinhado nosso] e huns poucos de lymoëns; e porque he verdade que me entregou lhe dey este conhycimento por my asinado, feito a oito do mes de fevereiro de mil quinhentos e sete». (*Cartas A. A.*, t. II, p. 50). Os escravos são contados entre os carneiros, vacas e limões, portanto. Em 1554 há em Lisboa 12 corretores de escravos e cavalos⁽¹³⁰⁾: a aproximação mantém-se. O cardeal Alexandrino vem em 1571 a Portugal; a propósito de Vila Viçosa, a notícia da viagem fala dos escravos neste reino: considerados e tratados como as raças de cavalos em Itália, e pelo mesmo método; o que se busca é ter numerosas crias para as vender a 30 e 40 escudos; e acrescenta: destes rebanhos de mulheres há muitos em Portugal e nas Índias⁽¹³¹⁾. Um século antes, outro viajante, Rosmital, notara que os escravos que todos os anos vêm de África são repartidos «como gado». Já lemos a vibrante objurgatória de Fernando Oliveira, em 1555, sobre a compra e venda de homens «livres e pacíficos» como alimárias, denunciando que com tanto desprezo são tratados «como faz o magarefe ao gado no curral». No auto vicentino *D. Duardos*, ao cavaleiro disfarçado é proposta uma moça do lugar que tem um tear e arquibanco de pinho, e há-de herdar uma burra, um pomar, um mulato e um moinho: enumeração significativa. Jorge Benci, em 1700, julgará necessário insistir em que os escravos «não devem ser tratados como jumentos» — boa prova de que o eram frequentemente; e aliás reconhece que «regularmente falando, participam de uma má qualidade destes animais»: tornarem-se manhosos e rebeldes, se o senhor não aperta com eles (p. 156).

Para conhecer a condição efectiva do escravo seria muito importante poder determinar qual a probabilidade que tinha de alcançar a alforria. Não dispomos de dados quantitativos para uma resposta; fica apenas a impressão global de que as manumissões deviam ser raras, representar uma percentagem diminuta do total da escravaria. As religiões aconselham os senhores a conceder a liberdade a fim de salvarem as próprias almas: trata-se de acto meritório, obra pia, e isto tanto no

⁽¹²⁶⁾ Idem, p. 231.

⁽¹²⁷⁾ Idem, p. 230.

⁽¹²⁸⁾ Idem, p. 231.

⁽¹²⁹⁾ Appadorai, pp. 313-318.

⁽¹³⁰⁾ Cristóvão Rodrigues de Oliveira, p. 81.

⁽¹³¹⁾ Em Herculano, *Opúsculos*, vol. VI, p. 64.

cristianismo quanto no islamismo⁽¹³²⁾. Seria perigosa ilusão supor que para tal é preciso libertar *todos* os escravos: basta libertar uns tantos, escolhidos, a fim de constituírem exemplo para a maioria bem servir. A infanta D. Joana estipula por testamento, em 19 de Março de 1490: «Item. Escravos e escravas, seus filhos e filhas e descendentes: hos cristaãos e cristaãos ey-os por forros.»⁽¹³³⁾. Quer dizer que não liberta os que não abraçam o cristianismo. O mesmo faz o infante D. Luís em 1555. Os motivos conscientes aparecem bem numa disposição de D. Branca de Vilhena, tomada em 24 de Julho de 1438 (e citada por F. de Almeida, t. III, p. 235): «Item. Por amor de Deus e em remimento de meus pequados forro Isabel Fernandez minha serva e Millicia sua filha e mando às minhas filhas sob pena de minha bençom que as ajam per quites e livres de servidom e as leixem servir e vyver com quem lhes prouver.» Como motivos conscientemente invocados, portanto, o amor de Deus e a salvação da própria alma (pela remissão dos pecados). A motivação variava necessariamente, mas, seja como for, o movimento de alforrias era traçado sobretudo pelas condições do mercado do trabalho. Deixar forro o escravo que bem tem servido e até legar-lhe bens (liberto, já pode gozar do direito de propriedade), como outros testemunhos de apreço, além de satisfazer os sentimentos de afecto que nesse ambiente familiar naturalmente se formam, desempenha o papel de convincente incentivo ao rendimento do trabalho dos outros escravos. Por isso é natural que não se conceda a manumissão ao que «nunca pude fazer amigo, e sempre foi contra minha [casa e] fazenda», consoante explica André de Rêsende no seu testamento, de 1573. A alforria é muita vez condicionada à obrigação do liberto de continuar a servir a família do falecido (ou antigo) senhor ou instituição que este protegia. Assim, em 1447 o Dr. Mangaancha por testamento concede a liberdade a dois escravos, Azmede velho e Daguila, e a um terceiro fá-la depender de ir servir o colégio por cinco anos. Pelo testamento de André de Rêsende, já referido, sabemos que os forros ficam por direito obrigados a obedecer e acompanhar os filhos dos antigos senhores. Claro que não é só por testamento que é concedida a alforria. É-o, por exemplo, também ao fim de longos anos de serviços — mas então também o escravo pesa mais do que trabalha —; assim D. Manuel em 1501 em relação ao seu escravo, e que já o fora de D. João II, Francisco Lourenço, preto originário de Benim; ou D. João III a Bastião Fernandes, também preto, que serviu em São Tomé de carpinteiro e mestre de carpintaria da Ribeira — cargo de responsabilidade. Em tais casos é natural que ao escravo tivesse sido tolerado ir formando o seu pecúlio. Por estas cartas de alforria vê-se que o beneficiário fica forro e livre para usar e fazer de si tudo o que lhe aprouver daqui em diante em todos os dias de sua vida, sem constrangimento de cativo e sujeição alguma⁽¹³⁴⁾.

Mas é indispensável passarmos do regime jurídico e da atmosfera ideológica à prática efectiva da escravatura e das relações sociais escravagistas, para apreendermos a situação efectiva dos escravos e o papel desta mão-de-obra no mercado do trabalho.

§ 5 — Condições de aquisição e transporte; o tráfico de escravatura

Uma das condições estruturais de maior alcance da geografia social e económica que a partir do século XV modela todo o globo é a transformação do continente negro num vasto e inesgotável reservatório de mão-de-obra que vai ser utilizada dos campos portugueses às fazendas mexicanas, do Peru e Brasil à Índia e, bem mais longínquas, às Filipinas. Não quer isto dizer, evidentemente, que a escravidão não fosse anteriormente instituição das sociedades dos outros continentes e a escravatura dos respectivos nativos não abastecesse essas escáculas, nem que não conti-

⁽¹³²⁾ Appadorai, p. 318.

⁽¹³³⁾ *Crónica da fundação do mosteiro de Jesus, de Aveiro*, f. 92, em *Colecção de docs. históricos Aveiro*, vol. I, n.º CXXXVII, p. 240.

⁽¹³⁴⁾ Sobre tudo quanto antecede, F. de Almeida, t. III, pp. 235-9.

nuasse, e intensamente tanta vez, mesmo depois, o tráfico dos nativos de outras raças.

Como explica Álvares de Almada em 1594, nos reinos de Guiné a escravidão tem três origens: a) o cativo de guerra; b) sentença judiciária (contra feiticeiros e, de maneira geral, os que quebram a unanimidade tribal); c) a venda — pelo próprio ou por sua família (*Tratado dos rios*, cap. IV, p. 24). Um pouco antes, o piloto da *Navegação de Lisboa a São Tomé* (1553, cap. VII) também indicava que os escravos em toda a África ou eram cativos de guerra ou vendidos pelos pais. As guerras intertribais e dentro das tribos incrementaram-se sem dúvida fortissimamente com o desenvolvimento da procura de escravos nos portos marítimos. O viajante Jerónimo Münzer, em 1494 em Lisboa, ouviu aqui a explicação: os portugueses voltam da região do Gâmbia e cabo Verde com negros jalofo «quos alii nigri eis dederunt bellantes enim nigri inter se vendunt se» (*Itinerário*, p. 44); abordando o tema das guerras na «Etiópia» (= África negra), insiste: «Continuo belligerant inter se, et alter alteri suas gentes capit et quasi pro nihilo vendit». E os cativos são vendidos, pois, quase de graça (p. 55). O Bor-Damel tem contínua guerra com os Jalofo, por isso aí vão os portugueses resgatar escravos a troco de cavalos (p. 45). A intensificação belicosa devida à procura é bem mostrada numa descrição inserta na colecção Valentim Fernandes, relativa à Terra dos Jalofo: «Quando quer que as caravelas dos cristãos vem e algum senhor quer cavalos comprar, logo o dito senhor salta em a primeira aldeia que acha — tanto monta de amigos como de emigos — e apanha homens e mulheres quanto lhe abasta pera aquela vez e quanto pode escapar. E nom mercam tanto os cavalos pera a guerra como por honra.» (f. 96v). Como diz cruamente Garcia de Rêsende na *Miscellanea* n.º 58):

«Uns aos outros se vendem, e ha muitos mercadores que nisso sómente entendem e os enganam e prendem,	e trazem aos tratadores. Muitos se vendem na terra, se têm uns com outros guerra,»
---	--

isto referindo-se a Benim e à Guiné. Chegam as populações a entregar-se em massa quando se vêem ameaçadas: assim, na segunda metade do século XVI os Sapes da Serra Leoa, para escaparem aos Sumbas canibais, entregam-se como escravos aos mercadores portugueses, que os levam para a ilha de Santiago; aqui é que o capitão António Velho Tinoco os mandou libertar, mas não sabemos em que condições⁽¹³⁵⁾. Os portugueses tinham começado por saltar eles próprios as povoações indígenas, mas em breve desistiram desse método directo, só aplicável na franja costeira e de fraquíssima rentabilidade, para passarem a servir-se de mercadores e senhores negros como intermediários; é claro que numerosos portugueses se fixaram a viver com os indígenas, e estes *lançados* desempenharam grande papel no tráfico. Os escravos tinham frequentemente de ser buscados longe no sertão, e então interpunha-se mais esta fase de resgate no ciclo; por exemplo, os negros da foz do rio Cachéu levam sal para o interior, trazendo de retorno ouro, escravos e arroz (V. Fernandes, f. 124). O primeiro ciclo da escravatura, que vai da escravização ao embarque, tem como derradeira fase a compra do escravo pelo mercador vindo por mar. Raros serão, a partir de meados do século XV, pelas razões que expusemos, os assaltos a partir de bordo (mas não desapareceram). Esse resgate é feito principalmente com cavalos, mas também com manilhas de cobre ou latão; entram nele, com menor importância, outras mercadorias, como alambéis, alquicés e aljarvias, mantas de Alentejo, panos de algodão, bacias de cobre e latão, contaria, conchas e cauris; no século XVII introduzir-se-ão, e a sua importância crescerá, o tabaco e a aguardente de cana.

Uma prática corrente em todos os continentes, embora as consciências escrupulosas insistissem em que as leis divinas e imperiais só o permitem em casos de extrema necessidade, é a venda dos filhos pelos pais. Vimo-la já no Brasil. Garcia de Rêsende regista-a no Sudeste indiano, onde, além de uns se vende-

⁽¹³⁵⁾ André A. de Almada, *Tratado breve dos Rios*, cap. XVIII.

rem a si mesmos, «Os de Choromandel vendem/ seus filhos e suas filhas/», mas é dos que ainda a condenam («nem se estranha, nem defendem/ taes erros e maravilhas.», *Miscellanea*, n.º 110). Quanto à África Oriental, testemunha-a Pawlowski: os pais vendem os filhos e filhas por um queijo, um boné vermelho, um arco, vidrinhos, anéis, adornos e outras bugigangas (Goa, 20-XI-1959, ed. Stasiak). Mas todos os processos são bons para obter escravos. Eis como se procede na China, para satisfazer os desejos da procura portuguesa: «Quand les Portugais vont à Canton, il y a des Chinois faits à ce mestier là d'aller dans le pays à 3 ou 4 lieuës de la coste en les habitations et villages, et là quand ils voyent quelque beau petit garçon ou fille qui leur plaist, ils les amignardent et attirent avec de petits friandises, leur promettant toujours d'avantage, puis quand ils les voyent un peu eslongnez, les enlevent par force, et cachent en certains lieux attendant la nuit, puis viennent sur la rive de la mer où ils sçavent que sont les trafiquans à qui les vendent 12 et 15 *tayes* chacun, qui est environ 25 escus.» (*Voyages de J. Moquet*, 1607-1610, liv. 4, p. 342). Ainda o rapto, com maiores ou menores requintes de traíçoero. O que se passou no Estado da Índia não é menos significativo. O governador Nuno da Cunha (1529-1538), achando as cadeias cheias de gentios e naturais da terra presos por dívidas, resolveu, aliás em aplicação de um preceito do direito indiano que prevê a escravidão por insolvência, entregá-los em poder dos crêdores. O rei de Portugal, porém, chamou a si a resolução final, entretanto limitou a 4 anos o efeito, podendo o devedor, se o preferir, ficar na cadeia⁽¹³⁶⁾.

No Brasil, ao contrário do que se passa em África, os assaltos dirigidos pelos próprios portugueses contra as aldeias índias prolongam-se durante estes dois séculos e até se intensificam, na segunda metade de Quinhentos, com a era das entradas, em breve das bandeiras. Uma primeira fase, até cerca de 1540-1550, restringe a predação humana ao litoral: como escreve Manuel da Nóbrega em 9 de Agosto de 1549, «não se acha escravo que não fosse tomado de salto» (*Cartas jesuíticas*, t. I, pp. 81-2). Essas práticas predatórias levaram às sublevações e fugas de nativos, e, portanto, à crise geral daquela década. Os cristãos passam a ensinar aos gentios a furtarem-se uns aos outros e a venderem-se por escravos, a saltearem os do sertão que vêm do litoral marítimo buscar sal; incentivam deste modo as guerras entre índios, para que vendam os cativos — o medo e a cobiça agem com força nessas circunstâncias. Mas também se servem de outras artimanhas: pedir gentias por mulheres, dando aos pais algum resgate (espécie de alembamento, como se diz em Angola, ou lobolo, preço-de-noiva, em imprópria tradução); depois, ficam escravas para sempre⁽¹³⁷⁾. Por um simples machado ou foice compram os cativos. Mas o que é de primacial importância, é a multiplicação de entradas pelo sertão a trazer à força e com enganos (como explica frei Vicente do Salvador) os índios livres.

Nas origens da economia escravista portuguesa e espanhola da época da expansão estão os assaltos às Canárias e ao litoral marroquino, e mesmo a tomada de cidades do Maghreb. Os cavaleiros de Jerez de la Frontera, Cádiz, San Lúcar de Barrameda e Puerto de Santa Maria realizavam, no século xv, regularmente incursões às costas da Barbaria para pilhar e cativar; a maior parte das vezes do lado do Mediterrâneo, a leste de Tetuão, mas também do lado do Atlântico — a Azamor, Casa do Cavaleiro, Fedala, aduares de Mamora⁽¹³⁸⁾. O cativo de mouros visava uma dupla finalidade: obter pingues resgates ou, se o cativo não possuía bens nem quem o resgatasse, reduzi-lo a escravo. A primeira finalidade teve considerável importância, e deu lugar à organização de uma rede de alfaqueques, ligados a esse resgate. Em 1514, por exemplo, a feitoria de Santa Cruz do cabo de Guer informava Lisboa de que era preferível obter lá que os cativos se resgatassem a exportá-los como escravos⁽¹³⁹⁾. Mas, sem voltarmos a falar das sistemáticas rapinas de aldeias e aduares pelos portugueses das praças marroquinas, mostremos alguns dos outros processos de que se serviam para abastecer o mercado de cativos. Em 1509 os mouros queixam-se ao rei de Portugal de que o capitão de Safim, Diogo de Azambuja, com pretexto de terem pilhado uma cáfila, prendeu todos os mouros do campo que vinham à cidade e vendeu-os como escravos; mais ainda: incita os cavaleiros e peões portugueses a comprar às escondidas todos os mouros que encon-

⁽¹³⁶⁾ «Cartas do rei à cidade de Goa» (na Filmoteca Ultramarina), I, f. 4 (de 26-III-1532).

⁽¹³⁷⁾ Manuel da Nóbrega, Bahia, 1559 (*Cartas jesuíticas*, t. I, pp. 196-8).

⁽¹³⁸⁾ *Sources inédites Maroc-Portugal*, t. I, pp. 1-2.

⁽¹³⁹⁾ *Idem*, pp. 565-568.

trarem à venda. Daí, como seria de esperar, que os portugueses se apoderem de viva força de quantos encontram, e por outro lado que mouros e judeus se façam ladrões e andem a raptar os alarves e mascudas pobres e quantos vêm das zonas rurais ao mercado urbano, para os venderem aos portugueses. Os escravos assim feitos são exportados para Portugal e a maioria para a ilha da Madeira (cujo capitão, Simão Gonçalves da Câmara, figura entre os compradores⁽¹⁴⁰⁾). O rei de Portugal ordenou por isso que não se consentisse a compra de nenhum mouro que de fora viesse a vender. Mas Nuno Fernandes de Ataíde alega que, por saber que são escravos, tem dado lugar a tal, e até entende que é serviço del-rei reparti-los com criados do soberano⁽¹⁴¹⁾. Novos alvarás régios foram expedidos em 2 de Janeiro de 1517, proibindo: a) que qualquer mouro seja cativo por malefício, seja ele qual for, que faça; b) que os cristãos, sejam quem forem, possam comprar mouro de mão de mouro, ainda que ele diga ser seu escravo. Em Safim D. Nuno Mascarenhas vangloria-se mesmo de ter enforcado 4 contraventores⁽¹⁴²⁾. Mas na mesma altura o capitão de Azamor, Simão Correia, vende para Castela como escravos os mouros que vêm a esta praça fazer-se cristãos...⁽¹⁴³⁾. E o que se passa em Safim mesmo? Ouçamos Yahya U Ta'uft informar o rei de Portugal: Porque não há agora cavalgadas nem gados que repartir, os cristãos de Safim, a qualquer mouro que vem à cidade ao mercado, acham que é enxovio para terem motivo de o cativarem; se algum mouro entra em casa de cristão, já de lá não sai; aos que resistem, matam-nos e deitam-nos em poços. E isto passa-se em casas de oficiais del-rei, principalmente na Alfândega e Alcáçova! O próprio Nuno Gato tomou dois mouros, o feitor tomou outros muitos; a Yahya até o seu marzagani (guarda) tomaram!⁽¹⁴⁴⁾. Em Azamor continuaram as tropelias: o capitão D. Álvaro de Noronha (1519-1521) bem pretende desmentir — a concordância das acusações deixa-nos cépticos. Eis a acusação: cativar-se-iam os mouros quer como pena de delito, quer os que, de guerra, vêm a fazer-se de paz. E a defesa: no primeiro caso só lhes tomam a fazenda, no segundo, só cativam os que querem fugir para a Enxovia⁽¹⁴⁵⁾. Vejamos o que se passa mais a sul, em Santa Cruz do cabo de Guer. Trata-se de importante mercado de escravos — este trato da feitoria seria até o principal proveito da coroa. Os mouros de pazes que estão ao redor da vila organizam-se em bandos de 30 ou 40 de pé e vão saltar os caminhos; quantos mouros tomam, vêm-nos vender. Ora o capitão, possivelmente mancomunado com os próprios vendedores, ordenou que cada bando fosse acompanhado por um cristão, leva o quinto dos cativos e fá-los vender em leilão, em vez de ser na feitoria — grave prejuízo para o rei. Além disso, poder-se-iam comprar escravos a troco de trigo, se para lá o enviassem⁽¹⁴⁶⁾.

Este conjunto de processos de obtenção de cativos, quer para resgate quer para redução a escravos, que acabamos de analisar, constituiu uma das causas determinantes do fracasso em estabelecer o domínio em Marrocos que outros interesses económicos e o poder real visavam.

O desastre da fome de 1521-1522, que a peste veio agravar, abateu-se com a maior gravidade sobre Marrocos e constituiu excepcional ensejo de riquíssimos negócios, não só de fornecimento de pão como ainda, e talvez mais, de compra de gado humano. A escassez sentiu-se duramente nos «oceanos de cereais» das regiões de Safim e Azamor. Os cabildos vendiam as suas próprias gentes ou iam cativar as de outros para vender. Os pais vendiam os filhos, e mesmo os irmãos se vendiam uns aos outros, na esperança de encontrarem quem os alimentasse. A Azamor afluíam constantemente mercadores, e feitores de poderosos, com as bolsas atafalhadas de moedas de prata — tostões e *reales*. Por dia entravam umas 1 000 almas (esta designação do cronista adquire todo o seu trágico sabor) para pôr à venda, e dia houve em que do porto desaferraram 50 navios carregados. O feitor e um criado do capitão é que punham o preço às peças. E o capitão, de todas as transacções arrecadava o quinto... Os portugueses preferiam comprar as moças for-

⁽¹⁴⁰⁾ Safim, 2-VII-1509 (*Sources inédites Maroc-Portugal*, pp. 195-196).

⁽¹⁴¹⁾ 15-III-1511 (*Idem*, p. 299).

⁽¹⁴²⁾ 11-III-1517 (*Idem*, t. II, 1.ª parte, p. 65).

⁽¹⁴³⁾ De Duarte Rodrigues Alcoforado, 11-VII (*Idem*, p. 177 nota).

⁽¹⁴⁴⁾ Após 24-VI-1517 (*Idem*, p. 103).

⁽¹⁴⁵⁾ *Idem*, pp. 237-239.

⁽¹⁴⁶⁾ De Fernão Taveira, 28-VI-1518 (*Idem*, pp. 185-187).

mosas de 10 a 25 anos, ao preço correntemente de 30 tostões, e no máximo de 40. Um moço gentil-homem foi adquirido por 16 tostões. Um mouro foi vendido pelo irmão por 3 tostões a Bernardo Rodrigues, que logo o trespassou ao capitão de uma caravela por 460 reais — lucro quase instantâneo superior a 50%. Por 40 cruzados e 2 sacos de biscoitos e alfarroba comprou aquele cronista 5 peças boas. Nas outras praças luso-marroquinas setentrionais não se deixou passar a ocasião de participar no fabuloso trato. O capitão de Arzila, conde de Borba, constituiu parceria com dois mercadores e mandou uma caravela a Azamor, a qual carregou por conta da sociedade mais de 100 almas (mantemos a designação da crónica) (147). Todas estas operações enquadravam-se no esquema ideológico do caso de extrema necessidade (que justifica a acção de venda) e do bem-fazer que é salvar alguém da morte (que justifica a acção de compra). Esta corrida ao trato de escravatura sem peias abatendo-se sobre um Marrocos esfomeado põe a nu a intensidade das forças económicas que agiam no sentido da economia escravista e dos seus laços sociais.

Em 1569, Thomas de Mercado, que aceita a legitimidade da escravidão e até do trato de escravatura, lança apaixonada diatribe contra as condições de aquisição e de transporte pelos negreiros portugueses e espanhóis. É por guerras injustas, ciladas e traições que obtêm os escravos. Depois, antes de os embarcarem, na ribeira, baptizam-nos colectivamente, aspergindo-os com o hissope — outra barbaridade grandíssima, pois não os instruem na fé. Os mercadores julgam poupar levando os negros nus, deixando-os à sede e à fome. Embarcam-nos em naus que nem sequer chegam a ser carracas, aos 400 e 500 em cada, metendo-os como porcos amontoados debaixo da cobertura. Por isso durante a viagem o mínimo de mortes é de 20%; e numa nau em que há quatro meses dois mercadores sacaram 500 de Cabo Verde para a Nova Espanha, numa única noite morreram 120. Os mercadores cristãos tratam muito pior os negros do que os turcos tratam os cativos cristãos. Por tudo isso, e ilibada a responsabilidade do rei de Portugal e do seu Conselho, caiem em pecado mortal os mercadores que andam neste trato de sacar negros de Cabo Verde (148).

Trazidos do sertão a pé, e tanta vez em longas caminhadas penosas, presos uns aos outros para não fugirem, os escravos, ao chegarem ao porto de embarque, são alojados em enormes barracões, cuja organização eficiente os holandeses elogiarão. Aí são bem alimentados e esfregam-lhes a pele com óleo de palma. Entretanto, vão trabalhando nas plantações de mandioca. Chegada a altura de embarcarem, são baptizados em massa, dando a cada um nome próprio. A lei veio na verdade proibir que se carregassem os que não receberam o baptismo: prescrição tardia, aliás — só para começos do último terço de Quinhentos — e só válida para a costa africana, não para o Índico; no século xv e durante a maior parte do xvi não se seguia esse preceito, (ao comprador final é que incumbia doutrinar) e mesmo depois de promulgada não foi muitas vezes aplicado; quando a aplicavam, era naquela forma sumaríssima apenas. Por isso, em 1620 o poder central pretende impor que em cada navio negreiro vá um padre para a doutrinação dos «baptizados» (e baptismo dos que o não tivessem recebido) (149).

A bordo levam os escravos nus «nom altramente che se fossero un gregge di pecore», como diz o piloto anónimo da *Navegação de Lisboa a São Tomé* em 1553 (cap. VII), «como rebanho», dirá Pawlowski em Goa em 1596. Eis como Sasseti descreve, em 1578, as condições em que são conduzidos a Lisboa: «È miseria il vedere com'ei sono qua condotti, chè sopra una nave ne saranno 25, 30 e 40, e tutti stano qui sopra coverta ignudi, addosso l'uno all'altro; e sopra tutto si accostumano molto astinenti, che sino a qua danno loro da mangiare del medesimo di che vivono nella terra loro, che sono certe barbe come quelle del ghiaggiuolo, che crude e cotte, chi non lo sapesse, le guidicherebbe castagne.» (*Lettere*, p. 126). Aliás, como descreve o piloto anónimo, separam os homens, que vão debaixo da cobertura, das mulheres, que vão sobre ela; e ainda separam as crianças. Os holandeses elogiavam todavia as condições de transporte a bordo dos negreiros portugueses. A cobertura é todos os dias passada com vinagre. Servem-se por dia duas refeições, uma de feijões e outra de milho maiz, cozinhados em óleo de palma e sal, e por vezes completadas por um pouco de peixe seco; dispõem a todo o momento de farinha e

(147) *Anais de Arzila*, t. I, pp. 326-329 (cap. LXXV).

(148) *Summa de tratos y contratos*, ed. 1587, liv. II, cap. 20.

(149) Sobre o que antecede, Boxer, *Salvador*, pp. 230-1; Mauro, *ob. cit.*, pp. 35-6.

água, e aos doentes dão vinho; cada escravo recebe umas roupas velhas. Dapper confirma estas indicações de Pieter Mortamer. Mas outros descrevem espectáculos diferentes, como o jesuíta que vê desembarcar os negros nus e reduzidos a esqueletos em Buenos Aires em 1631 (150). Aos navios de escravatura veio-se a chamar «tumbeiros» — os que levam ao túmulo. Com diminuta tripulação — no máximo, uma dúzia de homens —, não podia deixar de se tomar precauções duras para evitar a amotinação dos escravos ou até os suicídios. No século xvii cada navio português, que é de média ou pequena tonelagem, transporta uns 500 escravos, às vezes até 700, no mínimo 200, ao passo que os holandeses, embora de maior tonelagem, só levam uns 300. No século xvi transportavam menos. Vejamos alguns números, na exportação para as Antilhas:

	Navio	Peças embarcadas na Guiné	Desembarcadas nas Antilhas
1532 Nov.	<i>St.º António</i>	201	
1533 Fev.	<i>St.ª Maria da Luz</i>	240	202
1534 Jun.	<i>Conceição</i> (galeão)	250	167
Dez.	<i>São Miguel</i> (galeão)	201	

A nau de Marçal Luís leva, em 1575, de São Tomé para Pernambuco, 142 peças. Em 1582 o navio *Santo António* leva de Angola para a Bahia (onde ancora em 4 de Julho) 166 peças, desembarcando 155 (151). Nos três casos em que sabemos os números deparamos logo com grandes diferenças nas quebras: 6,6% neste último exemplo, 15,8% no do *Santa Maria da Luz* e nada menos de 33,2% no do galeão *Conceição*. Em 1625 o governador de Angola envia para o Brasil 5 navios com 1211 peças ao todo; morrem na viagem 583 (152): atinge-se 48%; e dos sobreviventes, 68 morrem pouco depois do desembarque. Thomas de Mercado, em 1569, considera como percentagem mínima de mortalidade 20%. Nos contratos de fornecimento de escravos à América espanhola, a partir de fins do século xvi, prevê-se uma mortalidade até 40%. A percentagem deve ter aumentado com o desenvolvimento enorme da escravatura em resultado da colonização do Brasil e das Índias de Castela, para o derradeiro quartel de Quinhentos, e com o transporte em tumbeiros que num dos sentidos só levam escravos, em vez de carga mista. No outro sentido, é claro que carregam mercadorias: assim, o *Santo António* em 1582 levou para Angola pólvora, algodão, açúcar, conservas, etc. (aliás o tráfico é sobretudo triangular, a não ser que os navios levem do Brasil para África mercadorias de resgate — tabaco e cachaça). Quanto à alimentação para os escravos, a bordo, aqueles navios que foram de São Tomé às Antilhas em 1532-1534 carregaram como mantimento sobretudo inhame, mas também milho maiz, avelãs abiscoitadas, caroço e azeite de palma.

Encerrado, com a chegada das levas ao porto de embarque, o primeiro ciclo, o segundo inicia-se em condições diferentes consoante se está em povoação portuguesa, como é o caso de Luanda e Santa Cruz do cabo de Guér, ou o negócio se desenrola a partir de bordo, como acontece em tantos dos rios de Guiné. A teia das feitorias permanentes e armazéns estabelecida pelos portugueses não cobre, com efeito, todos os resgates. Onde há estabelecimento fixo, o segundo ciclo, que com o embarque e o transporte leva às escáfulas, é aberto quer pela compra efectuada pela feitoria quer por leilão público onde competem os mercadores compradores. Como vimos em Santa Cruz, a feitoria representa o domínio do comércio régio e o leilão o do comércio privado (mesmo que exercido por oficiais do rei). Em Arzila, segundo Bernardo Rodrigues, o costume era leiloar os cativos das incursões que se lançavam precisamente com essa mira: o cativo é vendido a quem oferece à cavalgada o mais alto preço e promete dar àquele ou àqueles que o cativaram as melhores alças (*Anais de Arzila*, t. I, pp. 176-7).

(150) Boxer, *Salvador Correia de Sá*, pp. 232-233.

(151) British Museum, Add. Mss. 20786, ff. 175 ss.

(152) Mauro, *ob. cit.*, pp. 38-39.

Ao desembarcarem no porto de destino, deparamos com a mesma dualidade: nuns casos, os escravos são encaminhados para a instituição régia por cuja conta vêm ou que obrigatoriamente os recebe e feitoriza mesmo que venham por conta de particulares; noutros casos, satisfeitas as formalidades aduaneiras, são lançados em leilão, embora por intermédio obrigatório de corretores. De início passavam-se as cousas mais simplesmente, como se depreende da partilha em Lagos em 1444 descrita por Zurara: os escravos ficam nos navios até serem levados, sob as ordens do capitão da viagem, a um rocio fora da vila, onde se separa primeiro o quinto pertencente ao infante D. Henrique (e a oferta pia à igreja local), e depois se dividem os quinhões, sem atender às relações de família dos cativos nem a qualquer outra consideração que não seja formar lotes de valor comparável; distribuídos os quinhões por aqueles a quem cabiam, os donos ou repartiam umas tantas peças como mercês ou vendiam uma parte (*Crónica da Guiné*, caps. XXIV-XXVI). As instituições foram sendo fundadas sobretudo depois da morte de D. Henrique e do seu herdeiro, o infante D. Fernando, em parte sob o impulso da reversão do quinto para a coroa. Parece que já em 1454 existiria, porém, um «recedor de todos mouros e mouras e de quaesquer outras cousas do nosso resgate de Guiné» (J. Cortesão). Em 1461 há, por um lado, um vedor da Fazenda de Guiné, régio, que recebe escravos, e por outro, do infante D. Fernando, um recebedor da vintena de Guiné (Silva Marques, vol. II, p. 13). Em Lagos funcionava, pelo menos desde 1461, uma feitoria do trato de Arguim, que em Julho de 1463 é transferida para Lisboa (idem, pp. 36-7). Só a partir de Junho de 1486 temos conhecimento da especialização de um almoxarife dos escravos del-rei que vêm de Guiné, na cidade de Lisboa (C. Q. n.º 404); agrega-se-lhe a vintena de Guiné e a feitoria das ilhas, e este almoxarifado acaba por constituir a Casa dos escravos e dessas outras duas funções (C. Q. n.ºs 178, 611 e 370). Mas pelos Regimentos das Casas das Índias e Mina vê-se que tanto o ouro como os escravos entravam primeiro na Casa de Guiné, donde aquele seguia para a Casa da Moeda. Aquela Casa é que entregava ao recebedor da vintena os 5% devidos, quer em peças quer em dinheiro correspondente ao seu valor. Na verdade, logo depois de entrados na Casa de Guiné os escravos são submetidos a uma avaliação feita pelo Feitor acompanhado pelos Tesoureiros e Escrivães, peça por peça; os preços em que os estimam são lançados «aos pescoços dos ditos escravos, pera se saberem, polo escripto de cada um, a valha que tem», e transcritos num livro (cap. 23).

Mas acompanhemos Sasseti à venda desta mercadoria, agrupada em lotes depois do desembarque e guardada em barracões e terreiros: «chi ne vuol comperare va quivi, e guarda loro la bocca, fa distendere e raccorre le braccia, chinarsi, correre e saltare, e tutti gli altri movimenti e gesti, che può fare un sano, che, considerando in loro la natura comune, non può essere che non se ne pigli spavento» (*Lettere*, 1578, p. 126). Já no começo do reinado de D. João III Giulio Landi nos descreve as precauções no comprar e vender: o vendedor unta o corpo do escravo com azeite para parecer lustroso e belo; o comprador verifica sobretudo se o escravo tem todos os dentes, de contrário não o quer, e a peça à venda deve mostrar destreza e galhardia (ed. 1574, p. 42). Isto é em Lisboa. Assistamos ao espectáculo quotidiano do *Leilão da Rua Direita* e terreiro de Goa, essa bolsa, bazar e feira (como bem define J. Cortesão), onde se encontram mercadores de todas as proveniências, onde há tendas de todos os artigos e ofícios — dos ourives aos sangradores, das sedas e porcelanas às especiarias e aos móveis chineses —, onde se cambiam todas as moedas do mundo. Visitêmo-lo, guiados por Van Linschotten e Pyard de Laval, que Jaime Cortesão sintetiza admiravelmente: «Mas entre os artigos de venda, os que mais animavam o mercado eram os escravos e os cavalos. Ali se viam formosíssimas raparigas de todas as regiões do Oriente, brancas, amarelas, cor de azeitona ou negras, possuindo quasi sempre prendas finas: tanger instrumentos exóticos, dançar, bordar, coser com perfeição, e fabricar doces e conservas. Os vendedores conduziam-nas em rebanho, e no acto da venda sacavam-nas uma a uma do montão, impeliavam-nas quasi nuas para o meio do terreiro que se formava em torno, volteavam-nas, louvavam com grosseiros ditirambos as formas, a idade, a força, as prendas; e ao questionário dos duvidosos compradores respondiam expeditamente, quando não eram os mesmos escravos que se louvavam, na esperança de que a mudança de senhor lhes melhorasse a miserável condição. As que eram virgens, como tal se apregoavam e se vendiam, não faltando a comadre que, prévio exame, confirmava. Barata feira, aliás. As mais caras não iam além de vinte ou de trinta pardaus, enquanto, ao lado, um cavalo persa ou árabe, em osso, valia à volta de quinhentos, ou seja vinte vezes mais que a mais bela e habilidosa das escravas.» (*História de Portugal*, t. V, pp. 365-6). Nas transacções sobre escravos intervinha o corretor. Já antes de 1460 havia em Lisboa, de nomeação da Câmara, o «corretor dos mouros e

mouras, negros e alvos, que se houvessem de vender em a dita cidade»⁽¹⁵³⁾. A meio do século XVI exerciam a função nada menos de 12, que o eram simultaneamente de escravos e de cavalos. No começo do século XVII estão em funções pelo menos dois (são aqueles de que temos conhecimento pelos processos inquisitoriais), um deles designado por «corretor de compras e vendas de escravos e mercadorias»⁽¹⁵⁴⁾.

No tráfico de escravos participam elementos de diferentes grupos sociais mas que é possível circunscrever. No período henriquino, temos o Infante em primeiro plano, evidentemente, beneficiário do quinto das presas, os armadores e mercadores algarvios e lisboetas, cavaleiros e escudeiros que vão nos saltos do Estreito e às Canárias e nas viagens ao litoral saariano e guineense. Estrangeiros participam já: sabemos de um genovês que antes de 1452 trouxe negros⁽¹⁵⁵⁾, e Antoniotto Usodimare, em 1455, trata em escravos no rio Gâmbia⁽¹⁵⁶⁾. Quando Soeiro Mendes, em 1464, é nomeado alcaide-mór de Arguim, da sua tença anual fazem parte 12 escravos ou escravas, ou ouro que os valha, os quais ele haverá pelo resgate que fizer ou mandar outrem fazer em seu nome de mercadoria não defesa pelo rei⁽¹⁵⁷⁾. Em Barcelona encontrámos, em 1489, um mercador de Lisboa, Pedro Dias, a vender duas escravas de Guiné, mãe e filha. Depois de 1460 a coroa desempenha um papel de primeiro plano no trato de trazida a partir dos mercados de origem africanos. Todavia o mais frequente é não explorar directamente, cedendo a exploração a capitalistas individualmente ou em sociedade. No reinado de D. João II o principal negociante parece ter sido o florentino Bartolomeu Marchione: diz Münzer que todos os negros passam pelas suas mãos, vendendo-os para Espanha e Itália (*Itinerário*, p. 53). O Regimento de 1509 prevê precisamente, em relação aos rios de Guiné, que «os resgates dos trautes dos rios podem estar arrendados e então os arrendadores podem resgatar malagueta, escravos, marfim e toda a outra mercadoria daquelas partes»⁽¹⁵⁸⁾. A meio do século XVI o piloto anónimo dirá que toda a costa até Manicongo está dividida em duas secções, dadas de contrato a arrendadores. Na realidade, encontramos neste longo período diferentes contratos simultâneos, cada qual para sua área, (embora tendessem a polarizar-se em dois): contrato de Arguim, contratos dos rios de Guiné, contrato do rio dos Escravos (no golfo), contrato de São Tomé e Angola, que depois se subdivide. No entanto, os contratos não eliminavam a actividade de múltiplos particulares, até porque os arrendadores eram em muitos casos obrigados a vender por seu turno licenças a quem as pedisse. Os moradores da ilha de Santiago lutarão sempre, e com eficácia, para manter o seu próprio comércio nos rios fronteiros. Os da ilha de São Tomé também têm o direito de enviar para São Jorge da Mina escravos por sua conta, que entregarão ao feitor régio recebendo 4000 reais ou ouro que os valha⁽¹⁵⁹⁾. O Regimento da Casa da Mina, de 1509, prevê precisamente estas duas excepções aos estancos, pois estipula que os escrivães levarão 10 reais do registo das arrecadações e assento que fazem dos escravos que vêm da ilha de São Tomé e ilhas de Cabo Verde, para pelo dito seu assinado o almoxarife dos escravos os entregar às partes (cap. 126, p. 100 da ed. Peres).

Em 1519-1522 o contrato dos escravos destinados a São Jorge da Mina (mas que não é o único fornecimento desta escápula) está arrendado a Duarte Belo; trata-se de um armador de Lisboa, que também importa navios de escravos para a metrópole. Mas pela mesma altura (1516) vemos o secretário de Estado António Carneiro mandar vir do Congo, por intermédio do capitão de São Tomé, um navio com 400 peças (T. T., Gaveta XV-14-28). Simão de Miranda, que se apoderou da capitania de Sofala e Moçambique, expede escravos para o reino. Toda a hierarquia

⁽¹⁵³⁾ *Elementos para a hist. municipio Lisboa*, vol. I, p. 327.

⁽¹⁵⁴⁾ F. de Almeida, t. III, p. 223, com base em A. Baião, «Arch. Hist. Port.», vol. III, pp. 438 e 440.

⁽¹⁵⁵⁾ *Documentos Chancelarias Marrocos*, vol. II, n.º 103.

⁽¹⁵⁶⁾ *Documentos expansão port.*, vol III, p. 99.

⁽¹⁵⁷⁾ Silva Marques, vol. II, p. 44 (24-VII).

⁽¹⁵⁸⁾ *Regimentos das Casaz das Índias e Mina*, ed. Peres, p. 30.

⁽¹⁵⁹⁾ Carta régia de licença, 11-XII-1493 (Silva Marques, vol. II, p. 429).

do Estado participa portanto activamente da escravatura. Por outro lado, temos os meios mercantis. Assim, em 1526 está em acção uma parçaria dos mercadores Fernão Vaz (ou Vasques), Domingos de Forves e Tomás de Forves (dois irmãos); em nome deles, é o genovês Estêvão de Espindola que faz contrato com o rei, de compra de 600 peças de escravos, pelas quais se havia de obrigar João Francisco Affaittadi⁽¹⁶⁰⁾. Os meios eclesiásticos não ficam de fora. Por exemplo, o P.^o Gonçalo Monteiro, que em 1549 vai para vigário de N.^a S.^a da Misericórdia, de Santos (Brasil), recebe de mercê poder resgatar em cada ano de sua roupa 2 peças de escravos; a Casa da Índia despachá-las-á, a ele ou a seu procurador, sem que pague frete nem direitos nem os 5% (a vintena); mercê depois confirmada a qualquer que ocupar o cargo⁽¹⁶¹⁾.

Coordenemos o que já vimos passar-se em Marrocos. Aí temos, em Safim, o capitão Diogo de Azambuja a tomar a iniciativa de escravização em larga escala e em relações destes negócios com o capitão da Madeira; anos volvidos, são de novo as mais altas autoridades da praça, com o feitor, a tomar por todos os meios ilícitos mouros como cativos. Em Azamor, o almoxarife Álvaro de Cadaval, compra em leilão um mouro, de parçaria com um criado do duque e 4 judeus: ao primeiro cabe metade, ao segundo 1/10 e aos últimos 4/10; pagaram por ele 100 000 reais, com 10 cruzados de alças, pagos em dinheiro ao adail, que logo entregou o quinto ao capitão; como se tratava de personagem importante, tido por santo, a parçaria consegue, por intermédio do alfaqueque, que lho resgatem por 5 000 onças de prata e 10 tarefas de lã; ora o capitão de Azamor volta a querer o quinto deste resgate, quando recebeu logo na altura da compra! O almoxarife é aliás mercador, pois se oferece ao rei para enviar carnes para o reino, que obteria com o dinheiro do resgate. A cupidez do capitão, Simão Correia, ressalta bem desse episódio, mas para mais sabemos que vendia para Castela, como escravos, mouros que se apresentavam na praça a converter-se ao cristianismo. Em 1521 o ouvidor de Azamor também é qualificado de «mui bom mercador de escravos»⁽¹⁶²⁾. Em Arzila destaca-se por esses anos a figura de Fernão Caldeira, o mais abastado da cidade (*Anais de Arzila*, t. I, pp. 176-7). O capitão, conde de Borba, aproveita a fome terrível de 1521 para mandar a Azamor uma caravela e carregar mais de 100 escravos; e forma parçaria com Jorge Lopes e Francisco Gonçalves para outros negócios destes (idem, pp. 327-9 e 360). No Sul, o capitão de Santa Cruz desvia o trato da feitoria régia e entende-se com os mouros de assalto para cobrar ele os quintos. Mas pelos *Anais de Arzila* também vemos os mercadores afluírem às vagas para tratar em escravos nas boas ocasiões, fora os que participavam normalmente na escravatura.

Por meados do século XVI existiriam em Lisboa, a acreditarmos em João Brandão, uns 60 a 70 mercadores de escravos. No lançamento de 1565 aparecem unicamente três, dos quais dois na Madalena: Damião Fernandes, avaliado em 200 000 réis, e Luís Mendes, em 150 000; o terceiro, de São Nicolau, é Pallos Dias, avaliado em 200 000 réis também. Mas nestes registos não figuram os maiores, porque se avençaram à parte. Insistamos em que o trato não está apenas nas mãos dos mercadores, mas também das grandes personagens do Estado e sua hierarquia. Eis, por exemplo, em 1560, a pedir ao rei de Espanha 300 licenças para envio de escravos ao Peru, o desembargador do Paço Francisco Dias do Amaral, do conselho régio⁽¹⁶⁴⁾. Por outro lado, destaquemos mais uma vez os conflitos de interesses entre meios de negócios internacionais, metropolitanos e coloniais. Por alturas de 1565-1567 os moradores do arquipélago de Cabo Verde agravam-se de novo amargamente dos contratadores dos rios de Guiné: estes armam com pessoal que não é de vizinhos das ilhas mas sim do reino e de outras partes, tratam em artigos defesos e encaminham os navios negreiros directamente para Castela ou para as Índias Ocidentais sem passarem, como devem, por Santiago; os insulares, quando vão aos Rios, acham os mercados inundados de ferro e outras mercadorias proibidas; por isso não podem fornecer à coroa os escravos ao preço estipulado de 20 000 réis. O Dr. Manuel de Andrade foi lá enviado em Maio de 1565 para fazer contrato com os moradores; entre as condições, contava-se o bom pagamento aos moradores contra entrega dos escravos; mas depois, do reino determinou-se que o pagamento

⁽¹⁶⁰⁾ T. T., C. C. II-131-154 e 132-149.

⁽¹⁶¹⁾ *Pauliceae Monumenta Historica*, vol. I, pp. 324-5 e 335-6.

⁽¹⁶²⁾ *Sources inédites Maroc-Portugal*, t. II, 1.^a parte, pp. 79-80 (1517).

⁽¹⁶³⁾ Idem, p. 292.

⁽¹⁶⁴⁾ Simancas, E 381, f. 4.

seria 3/4 por letras a 4 meses vista, e 1/4 em dinheiro de contado; ora os tratadores não dispõem de numerário sonante, só circulam letras e dívidas que se devem ao trato; atribuiu-se a nova exigência a concorrência desleal de «pessoa que pretenda seu interesse como são todos os mercadores que comprem escravos para as Antilhas e outros»; os moradores insistiram por que lhes fosse dado o contrato dos rios ou que corresse por exploração directa da Fazenda real⁽¹⁶⁵⁾. Os contratadores da Guiné traficavam directamente no envio para o Peru — em 1560 pediram, por exemplo, 700 licenças pela taxa.

Com o ocaso do século XVI e com o século XVII a teia dos contratos torna-se mais cerrada e está nas mãos de um círculo de grandes capitalistas. Lá vemos o célebre João Baptista Rovelasco, que até 1589 tem o contrato dos escravos de São Tomé (e de começo teve também o de Angola, até ser desanexado), por 4 contos e 400 000 réis, mais 12 escravos por ano⁽¹⁶⁶⁾. António Fernandes de Elvas tem, em 1616-1623, o contrato de Angola, nos mesmos anos e mais no de 1624 o de Cabo Verde, e de 1615 a 1622 o do fornecimento às Índias de Castela. O primeiro *asiento* para a América espanhola é de Pedro Gomes Reinel, ora em 1593-1600 o contrato de Angola é explorado por João Nunes Reinel. Já destacámos que o *asiento* para as Índias de Castela de 1601 a 1611 está na família dos Coutinhos, de que um — precisamente o do contrato de 1601 — é o governador de Angola. Eis, aliás, as listas dos contratadores, com o valor anual dos contratos:

Contratos de Angola: 1573-1578 Paulo Dias de Novais; 1587-1593 Pedro de Sevilha e António Mendes Lamego (11 contos); 1593-1600 João Nunes Reinel; 1607-1616 Duarte Dias Henriques (24 contos); 1616-1623 António Fernandes de Elvas (24 contos); 1623-1626 Henrique Gomes da Costa (40 contos); 1628-1636 André Rodrigues de Estremoz; 1636-1640 Pero Roiz de Abreu (25 contos).

Contratos de Guiné e Cabo Verde: 1589 Álvaro Mendes de Castro e Diogo Fernandes; 1602-?? Jácome Fixer e Custódio Vidal; 1607-1608 (27 contos); 1609-1614 João Soeiro (16 contos); 1615 Duarte Pinto de Elvas (13 contos e 500 000 réis); 1616 João de Sousa; 1616-1624 António Fernandes de Elvas (15 contos e 500 000 réis); 1624-1627 Jácome Fixer (12 contos ou 14 contos e 700 000 réis); 1627-1635 André da Fonseca (13 contos e 400 000 réis); 1637-1643 Gaspar da Costa (9 contos e 400 000 réis)⁽¹⁶⁷⁾.

Asientos das Índias de Castela: 1595-1600 Pedro Gomes Reinel (100 000 ducados); 1601-1603 João Rodrigues Coutinho (170 000 ducados); 1606-1611 Gonçalo Vaz Coutinho (140 000 ducados); 1615-1622 António Fernandes de Elvas (115 000 ducados); 1622-1629 Manuel Rodrigues Lamego (120 000 ducados); 1631-1639 Melchior Gomes Ângelo e Cristóvão Mendes de Sousa (95 000 ducados)⁽¹⁶⁸⁾.

Em suma: no tráfico de escravatura vemos intervirem fundamentalmente poderosos capitalistas, nacionais e estrangeiros, e círculos amplos de mercadores, altos dignatários do Estado — de secretários de Estado e desembargadores a capitães das praças ultramarinas — e escalões médios da hierarquia administrativa — feitores, almoxarifes, por exemplo —, e ainda, colectiva ou individualmente, membros da Igreja.

§ 6 — Quem tem escravos e formas de sua utilização

Nos primeiros tempos da expansão, enquanto os escravos eram caros e raros, só os teriam a seu serviço as casas senhoriais, os institutos religiosos, os mercados afazendados, um ou outro eclesiástico, algum lavrador rico. Com o incremento do afluxo, o belga Clenardo poderá dizer, em 1535, que «Difícilmente se encontrará uma casa, onde não haja pelo menos uma escrava destas.» Giulio Landi, em começo do reinado de D. João III, notou mesmo uma particularidade social: é que a dificuldade de arranjar servidores livres, com a carestia dos salários, levava a gente média e modesta a servir-se de escravos; só os ricos se podiam dar ao luxo de

⁽¹⁶⁵⁾ Do Dr. Manuel de Andrade à rainha, Santiago de Cabo Verde, 1566 (T. T., C. C. I-108-23) e 11-IX-1567 (T. T., C. C. I-108-76).

⁽¹⁶⁶⁾ *Rendas da coroa de Portugal*, 1588 (B. N. Lisboa, Fundo Geral 637).

⁽¹⁶⁷⁾ Mauro, *ob. cit.*, pp. 22-24.

⁽¹⁶⁸⁾ Rozendo S. Garcia, *ob. cit.*, pp. 135 e 151-2.

empregar pessoas livres, ao contrário do que se dava em Itália, onde a cópia dos livres é tal que se não tem em conta os escravos (ed. 1574, p. 35). Claro que os ricos e poderosos também possuíam escravos. Assim, conforme sublinhava Cle-nardo: «Todo o serviço é feito por negros e mouros cativos». Mas vejamos mais em pormenor quem é que possui escravos.

O infante D. Henrique, ao morrer, tinha 11 escravos (Costa Lobo, p. 451): número ainda modesto, comparado com as situações posteriores — mas lembremos que os grandes empregam os serviços de homens livres principalmente. D. Álvaro de Castro, vedor da Fazenda com D. João II e governador da Casa do Cível no reinado seguinte, tinha escravas brancas que serviam a mulher de portas adentro e escravos mouros encarregados da estrebaria (Góis, *Crón. D. Manuel*, parte III, cap. XL). Mas eis Tomé Lopes, guarda-mór da Torre do Tombo, que em 1526 se lamenta junto do rei por ter perdido com a peste a mulher e 14 escravos «que era a fazenda que tinha»: certamente que tinha a render a sua força de trabalho (F. de Almeida, t. III, p. 929). O infante D. Luís deixa o mesmo número que o infante D. Henrique um século atrás: 11, todos do sexo masculino (idem, p. 236). O governador do Brasil, Mem de Sá, em 1569, regula a sorte de 9 escravos: concede a alforria a 5 e dispõe dos restantes; são cinco homens e quatro mulheres (duas mamelucas e uma índia) (idem, pp. 228-9 e 235-6). André de Rêsende, em 1573, por testamento, forra um escravo preto e manda vender um mulato. Uma senhora de Évora, da nobreza e afazendada, D. Maria de Vilhena, por testamento de 1562, forra 3 escravas e regula a sorte de mais 5 e de 7 escravos: ao todo, nada menos de 15; neste total entram 3 índias, 2 mouriscos (um homem e uma mulher) uma branca, uma preta, uma parda, um mulato e um chinês⁽¹⁶⁹⁾. A um cavaleiro fidalgo da Casa Real, Lopo Fernandes da Fonseca, que mora na Ribeira de Santarém, fugiu um escravo abexim, que todavia foi apanhado e estava preso no Lumiar; o dono passa, em 7 de Abril de 1580, procuração para lho arrecadarem⁽¹⁷⁰⁾.

O clero utiliza amplamente o trabalho escravo. Logo em 1439 vemos o prior de Santiago de Tavira, morador em Lagos, ter pelo menos uma escrava canária, Beatriz, da ilha Gomeira. No Brasil, mal começam a afluir os negros — isto é, quando o rei manda ir os primeiros escravos africanos —, os jesuítas inscrevem-se nos compradores; aliás já antes utilizavam como tal os índios: em 1549 Nóbrega explica que a manutenção de estudantes, ainda que 200, custa pouco: 5 escravos para plantarem mantimento, outros 5 para pescar com barco e redes; ora escravos cá são baratos, e os mesmos pais dos estudantes não-de servir como tal (*Cartas jesuíticas*, t. I, p. 84). Em 1551 Nóbrega pede ao rei que dê ao colégio da Bahia alguns escravos para fazerem roças de mantimentos e algodoads, e depois recomenda ao provincial que lhe arranje dois negros de Guiné (idem, pp. 126 e 130). Saltemos para o Extremo Oriente: em Ternate vemos o P.^o Afonso com 3 escravos seus⁽¹⁷¹⁾. O P.^o Jerónimo Fernandes, querendo encontrar um símile, escreve das casas dos portugueses de Malaca que «parecem mosteiros de freiras pela muita escravagem que há». De resto, os eclesiásticos não se limitavam a utilizar o trabalho escravo, pois vimos que participavam no tráfico; o abuso levou o poder central a determinar, por alvará de 5 de Setembro de 1614, que tinha de pagar direitos dos escravos que tirassem de Angola (Andrade e Silva, *Collecção de legislação*).

Vimos, pela comparação do P.^o Jerónimo Fernandes, que em Malaca todas as casas dos portugueses estão apinhadas de escravagem. Em todo o Oriente assim acontece. Pawlowski constata em Goa que não há mercador, por modesto que seja, que não tenha em casa 10 a 16 escravos a trabalhar para ele e para o transportarem; um artilheiro, polaco, tem também um (carta de 20-XI-1596, ed. Stasiak). Eis o mestre de carpintaria da Índia, Joaneanes, que pede para voltar para Portugal, pois está lá desde o tempo do Almirante; pretende que na nau lhe dêem gasalhado para ele e para os seus escravos⁽¹⁷²⁾. Que Pero da Fonseca, que foi capitão de Sofala e Moçambique antes de Simão de Miranda, possuísse os seus escravos, não admira (T. T., *Cartas dos visos-reis*, n.º 144). Mas o escrivão da feitoria de Sofala também tem, em vez dos homens do regimento, um escravo⁽¹⁷³⁾. Baltasar Jorge, natural de Évora, ao morrer no segundo cerco de Diu, em 1546, deixa 5 escravos, sendo 2 jaus, 2 guzerates e um café; dois deles ainda crianças (F. de Almeida, t. III, p. 222). O condestável da fortaleza de Cananor tem 2 que o ajudam a fabricar a pólvora.

Na realidade, toda a economia e a própria administração ultramarina assenta na escravaria. Na ilha do Príncipe, por exemplo, aos que servem outrém (em dar de comer a escravos, ir de grumete a Guiné, etc.), é-lhes ordenado 2 escravos por ano; se só servem 4 meses, têm 1/3 de 2 escravos⁽¹⁷⁴⁾. Uma parte do vencimento do soldo é, portanto, contada em escravos, que o são efectivamente entregues, deles se servindo o beneficiário, ou lhe servem para negócio. Isto ressalta bem do testa-

⁽¹⁶⁹⁾ F. de Almeida, t. III, p. 222, com base nos *Estudos Eboresenses* de Gabriel Pereira.

⁽¹⁷⁰⁾ «Livros de notas dos tabeliães de Santarém», B. N. Lisboa, Pombalina 106, f. 303.

⁽¹⁷¹⁾ Do P.^o Francisco Vieira, 9-III-1559 (*Missões Insulíndia*, t. II, p. 316).

⁽¹⁷²⁾ T. T., Gaveta XV-12-6.

⁽¹⁷³⁾ Provisão do vice-rei, Goa, 16-XII-1561 (Theal, t. V, pp. 249-50).

⁽¹⁷⁴⁾ Sentença 13-I-1505, T. T., Gaveta XV-9-9 (e em *Gavetas da T. do T.*, t. IV, pp. 211-2).

mento do capitão da ilha de São Tomé, Alvaro de Caminha, em 1499. O capitão dispõe de 11 escravos na ilha: dá 3 a um criado, 4 a um primo, um escravo, uma escrava e dois escravinhos à sua guarda-roupa; dispõe, além disso, de uma escrava em Faro, que lega à irmã; tinham-lhe fugido aliás 5 escravos numa barca, cujo proprietário ficara por isso com os bens sequestrados. Mas o capitão manda, por outro lado, fazer os pagamentos ao funcionalismo e aos servidores, pelo tempo de serviço (por vezes contado à larga), a 8 escravos por ano ao ouvidor, a 4 escravos anualmente a outros, como o escrivão do almoxarifado e o serralheiro; o oleiro, o mestre de açúcares e outros têm a 2 em cada ano; cinco moços que serviam o capitão recebem cada qual um escravo e uma escrava para sua manutenção ou os dar a quem os governe⁽¹⁷⁵⁾. É claro que cada fazenda da ilha tem a trabalhar umas dezenas de escravos, nas plantações e nos engenhos. Como no Brasil, onde Ambrósio Fernandes Brandão sublinha que se criou um novo Guiné, com a grande multidão de escravos vindos dele — em algumas capitánias, em maior número do que os naturais; além-Atlântico todos os que lá vivem têm medida quase toda a sua fazenda em semelhante mercadoria, e vivem, tratam e trabalham com essa gente vinda de África (*Diálogo 2.º*, p. 99).

Se os negros formam a massa mais numerosa da escravagem, o tráfico português e o de outros mercadores estrangeiros interessa-se também por diferentes etnias, porque cada qual revela aptidões especiais. Os negros destinam-se aos trabalhos pesados, quer na Península e nas Américas, quer na Índia e em todo o Oriente; é necessário tê-los continuamente a trabalhar, cansando-os, e bater-lhes com frequência (mas não pôr-lhes cadeias), se não caem na malandrice — Giulio Landi transmite-nos assim o ponto de vista dos donos; são bons e fiéis mas de débil engenho. Os de Cabo Verde é que aprendem com maior facilidade, até a tocar luth; aptos a manejar as armas, manifestam uma certa soberba. Os mulatos seriam, no círculo atlântico, os melhores escravos — mais vivos, e por terem nascido na casa servem gentilmente, por isso muitos alcançam a alforria. Os mouros de mau grado suportam o cativo, tentam sempre fugir, é preciso tê-los agrilhoados; os donos queixam-se de que são «celerados». Aos mouros da Índia é que ninguém excede em inteligência, na vivacidade do olhar conhece-se o seu engenho; são ótimos servidores, apesar de lhes atribuírem má inclinação e de os considerarem em geral ladrões — mas finíssimos ladrões. Os japões e chineses são particularmente apreciados, pois exercem todas as artes com bom entendimento, são de grande inteligência. A procura de chineses é especialmente intensa, porque são (é Moquet quem no-lo transmite, liv. 4, p. 342) fiéis e industriosos, e muito diligentes no trabalho; além disso, cozinham maravilhosamente⁽¹⁷⁶⁾.

Ao descrever as primeiras partilhas, Zurara indica a sorte ulterior dos cativos: os serviços domésticos ou os ofícios mecânicos (que os compradores lhes faziam aprender). O cronista louva como obra civilizadora esta promoção profissional; é evidente, porém, que se trata de vantagem para os donos, visto a posse de um operário qualificado render mais do que a de um simples serviçal sem preparação técnica. Para compreendermos a condição destes escravos mesterais devemos aproximá-la do que se passava na antiga Grécia, onde era considerada a mais lucrativa forma de aplicação de capitais, ao mesmo tempo que assegura ao escravo a situação menos penosa (veja-se a *História económica da Grécia antiga* de G. Glotz). Nas cidades luso-asiáticas do século XVI, bem como na Lisboa quinhentista, o estabelecimento de escravos em oficinas e tendas será um dos modos de vida dos portugueses. Eis, por outro lado, como em 1535 Cle-nardo descreve a utilização doméstica: É a escrava «que vai ao mercado comprar as cousas necessárias, que lava a roupa, varre a casa, acarta a água, e faz os despejos à hora conveniente; numa palavra, é escrava, não se distinguindo de uma besta de carga a não ser pela figura.» Na vicentina *Farsa dos almocreves* (1526), entre as queixas do capelão contra o

⁽¹⁷⁵⁾ Silva Marques, vol. II, pp. 500-515.

⁽¹⁷⁶⁾ Giulio Landi, cerca 1523, ed. 1574, pp. 40-2; Sassetti, 1578, pp. 125-6 das *Lettere*.

fidalgo a quem serve lá está «E ter carregos dos gatos, e dos negros da cozinha.» Os chineses serão especialmente pretendidos pelos seus dotes culinários. Os mouros de Marrocos, esses, empregam-se com vantagem na estrebaria, como vimos no caso do desembargador da Casa do Cível. Mas as funções urbanas grosseiras também estão confiadas à mão-de-obra escrava. No mercado do peixe, são escravos que acartam os cestos onde é transportado o pescado dos barcos, mal atracam, para as vendeiras da praça (indica Góis na sua descrição de Lisboa, em 1554, pp. 49-50). No século XVII havia mais de 200 negras que andavam a vender pela cidade toda a sorte de marisco de concha e legumes cozidos; a vender água em quartos pelas ruas andavam negros, negras e outras mulheres e homens; além disso, informa ainda frei Nicolau de Oliveira em 1620, estavam à disposição de quem queria umas 200 negras e mulheres que ganhavam de comer em limpar e lavar os serviços das casas.

Os serviços públicos utilizavam escravos. Assim, o Armazém da Guiné recebe, de 1480 a 1487, pelo menos 17 escravos (C. Q. n.º 137); e de 1500 a 1505 outros 8 (C. Q. n.º 336). A Casa de Ceuta são entregues, de 1487 a 1496, e estes são brancos, 10 escravos (C. Q. n.º 537). Pelo Regimento de 1509 sabemos que os tesoureiros da Casa da Mina eram obrigados a ter os homens e escravos que o rei lhes tinha ordenados (cap. 65, p. 54 da ed. Peres), e pelo da Casa de Guiné, do ano seguinte, que o seu tesoureiro é obrigado igualmente a ter, para serviço das mercadorias e cousas da Casa, de portas a dentro, 2 homens e mais 2 escravos, pelos quais recebe por ano 1.000 reais para cada (cap. 116, p. 92). Mas numa cidade como Lisboa não admira que a escravagem tivesse utilização industrial. Jerónimo Münzer, em 1494, ao visitar a Ferraria, com os seus numerosos fornos, onde se fabricam âncoras e peças de artilharia, entre outras cousas, admira-se com a multidão de trabalhadores negros que vê junto dos fornos (*Itinerário*, p. 27); parecia o antro de Vulcano. Eis, nos arredores, uma instalação industrial das mais importantes para a expansão: os Fornos do Val do Zebro. De 1489 a 1496 entram para o serviço 19 escravos e escravas negras e 11 pares de escravas brancas com seus filhos (C. Q. n.º 528). De 1497 a 1500 são 26 peças de escravos (C. Q. n.º 540) recebidas por Pero Coresma, e mais outras 26 recebidas por Pero Brandão (C. Q. n.º 516). Os particulares colocam escravos seus ao serviço de outrem; nesse caso o escravo recebe jornal igual ao do trabalhador livre, mas é claro que vai para o dono. Assim vemos nas obras da Misericórdia de Vila Ruiva (Alentejo) em 1571 e 1572: trabalham lá um escravo de Brás Rodrigues, um de João Dias, um mulato, três escravos do Baião (um deles negro), números variáveis de dias; o jornal é de 50 reis (excepto o do segundo, que é de 60), no primeiro ano, 80 num caso no ano seguinte.

O Algarve foi o principal mercado de escravos durante o período henriquino, e se depois diminuiu de importância relativa, manteve-a em absoluto. Participa até no fornecimento às Índias de Castela. Aqui a escravidão moura permaneceu de vulto, dados os constantes assaltos e contra-assaltos. Encontramos mouros escravos nas fainas agrícolas e como barqueiros. Ainda em 1544 se discute a conveniência ou inconvenientes de viverem na vila de Lagos uns 50 casais de mouros forros — como escreve Joaquim Magalhães, «cativeiros já radicados ou descendentes dos que, em finais do século XV, viviam nas mourarias de Faro, Tavira, Loulé, Lagos e Silves.» Mas as relações com a Guiné e Cabo Verde avolumaram a escravagem preta. Aquele historiador pôde rastrear a sua presença nas explorações agrícolas, nas tarefas urbanas, nas armações de pesca⁽¹⁷⁷⁾. Frei João de São José, em 1577, aponta esta mão-de-obra em especial em duas actividades: na grangearia dos olivais e nos lagares de azeite — nestes, os mestres do ofício são «quantos negros e homens de trabalho há no Algarve», naquela, os proprietários de quintas que fazem 500 e 600 alqueires de azeite servem-se dos seus negros e pessoas da casa; e por outro lado, na apanha do esparto, que é feita por «negros e negras e gente pobre e o vendem em molhos não muito caro.» (ff. 122-123v e 130-131). Nesta área de mó braçal certamente que os escravos eram postos a moer trigo, como acontecia nas praças portuguesas de Marrocos, onde também serviam — lembremos que se trata de mouros, na arte peritos — para tratar cavalos⁽¹⁷⁸⁾, de igual modo que vimos fazer-se na casa senhorial de D. Alvaro de Castro.

⁽¹⁷⁷⁾ *O Algarve económico no séc. XVI* (Lisboa, 1970), pp. 26-27 e 32-33.

⁽¹⁷⁸⁾ *Anais de Arzila*, vol. I, pp. 176-177.

A utilização de escravos na agricultura não se confinou ao Algarve. Pelo contrário, conforme constatará Severim de Faria no século XVII, «por falta de gente portuguesa se servem os mais dos lavradores de escravos da Guiné e mulatos.» No auto vicentino *Frágua de Amor* (1525) há um negro da região de Tordesilhas cuja ocupação é vindimar as vinhas. Mas não foi só na metrópole que tal aconteceu. Nos Açores os portugueses «tiennente force pour labourer et cultiver la terre», especialmente os campos de trigo⁽¹⁷⁹⁾. Toda a agricultura colonial assenta no trabalho escravo — já vamos voltar a este ponto. Antes, convém mostrar que, como vimos dar-se no Algarve, os escravos são amplamente utilizados na barcagem. Nesta actividade, a sua presença implicava, porém, perigos: possibilidade de fuga para Terra de Mouros, com outros escravos ou fato, danos ou prejuízos a outrém; por isso a Câmara de Lisboa lavrou postura pela qual só autorizava que os escravos andassem por companheiros em barcas se os donos prestassem fiança de 100 cruzados e se obrigassem por sua fazenda móvel e de raiz, havida e por haver, ao pagamento das perdas e danos. Conhecemos deste modo os escravos que andavam na barcagem do Tejo a partir de 1549. Vejamos as fianças prestadas de Novembro desse ano a fins de 1552⁽¹⁸⁰⁾. Aparecem-nos 98 donos a dar fiador por 106 escravos e um preto forro. Eis a distribuição étnica dos escravos:

Pretos	53	Mulatos	3	Não especificados	4
Pretos de Guiné	27	Índios	16	Abexins	2
Soma	80			Branços	1

Quanto aos donos, são barqueiros 17, donos de barcos 1, pescadores 4, e portanto 76 fora destas categorias. Donde se conclui que a esmagadora maioria coloca os seus escravos a ganhar em empresas de outrém. Nesses 76 encontramos 4 mestres e pilotos da carreira da Índia, mais um piloto, 4 fidalgos (um deles é também o dono do barco), 2 mercadores, 2 escrivães da Câmara, 1 funcionário público, 1 juiz dos órfãos, 1 tabelião, 1 mestre de fazer biscoito, 1 barbeiro. Geograficamente, os donos de escravos distribuem-se de Lisboa até Abrantes, ao longo da principal via fluvial portuguesa, da seguinte maneira:

Abrantes	8	Castanheira	1	Povos	1
Alcochete	13	Coina	5	Punhete (Constância)	4
Aldeia Galega	3	Fornos del-rei	1	Sacavém	1
Alhos Vedros	5	Golegã	1	Sarilhos	2
Almada	4	Lisboa	16	Tancos	6
Atalaia	1	Mora	4	Telha	1
Azambuja	2	Palhais	2	Unhos	2
Barreiro	3	Pancas	1	Vila Franca	1

Predomina, e esmagadoramente, a região em frente da capital, de Almada, Coina e Barreiro a Alcochete: nada menos de 42.

Nas colónias, a escravaria é a base da monocultura de exportação e das indústrias não-artesanais, e, é claro, de todas as fainas pesadas. O açúcar da Madeira arranca graças aos escravos canários e, depois, negros de Guiné. Ainda em 1601 Moquet vê «grand nombre d'esclaves noirs qui travaillent aux sucres dehors la ville» (*Voyages*, liv. I, p. 50). A dependência da plantação e do engenho relativamente a esta mão-de-obra resalta bem quando a curva de produção já inflectiu para o declínio: é por causa da falta de trabalhadores que o rei autoriza em 1562 os produtores de açúcar da ilha a mandarem de dois em dois anos um navio de Guiné buscar escravos (Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique*, p. 185); outro alvará, cinco anos volvidos, dá licença aos insulares de mandarem vir 150 escravos por ano de Cabo Verde ou outra proveniência, com franquia de direitos e taxas. O número de escravos na ilha chegou a ser considerado ameaça para a tranquilidade social. Aliás, não era só

⁽¹⁷⁹⁾ Thevet, *Cosmographie*, 1575, liv. XXIII, cap.

⁽¹⁸⁰⁾ Arq. Câmara Lisboa, «Livro de fianças de escravos 1549-1556».

nas lides açucareiras que se empregavam, mesmo os canários: se o alvará de Maio de 1505, que limita a proibição anterior de lá morarem dessa proveniência, autoriza os que nasceram já na ilha ou para ela vieram com menos de 7 anos a ficar, exclui-os do emprego de pastores — prova de que como tal serviam⁽¹⁸¹⁾. Na ilha de São Tomé «há fazendas de muitos escravos», como sublinhava o P.^e Manuel da Nóbrega em 1551: senhores havia que tinham 150, 200 e até 300 negros de Guiné, Benim e Manicongo. A sua ocupação é cultivar as terras para fazer as plantações de cana e roças de mantimentos, extrair os açúcares — quer dizer, a labuta dos engenhos —, e inclusivamente mover as moendas brçais de açúcar⁽¹⁸²⁾. Pelo testamento do capitão Caminha em 1499 vemos que todo o funcionalismo e artífices utilizavam o trabalho escravo, e nas mais variadas tarefas: o capitão costumava até tomar escravos do rei e comprar outros para servirem nas obras, roças e sementeiras; há-os também que andam no barco velho no rio Real; cinco, de Álvaro de Caminha mesmo, andavam num barco de um colono; aparece ainda um carvoeiro. Numerosos portugueses estão amancebados com negras — escravas ou fousas —, até porque elas é que grangeiam a terra (servindo-se para tal de outras escravas).

No Brasil são evidentemente de igual modo a plantação e o engenho que constelam o trabalho escravo. Com essa economia escravista do açúcar contrasta até a economia do tabaco, em que predominam os médios e pequenos proprietários e onde a mão-de-obra servil não alcança a mesma importância. Como notou François Pyard, há que recorrer necessariamente aos escravos para fazer os açúcares, «car il n'y a engin où il n'y en ait plus de cent qui travaillent, et leur en faut encores pour leurs autres besognes» (*Voyages*, t. II, p. 386). Na realidade, labutam em cada engenho 50 a 150 e até 200 negros, nesse trabalho que dura 18 horas a fio (enquanto na agricultura não lidam mais de 12), e que por isso Azeredo Coutinho em 1794 classificará como o mais rude de todos — nem o das forjas de ferro, nem o das fábricas de vidro se lhe comparam. Se no século XVI Fernão Cardim fala só de negros de Guiné, no século XVII Flecknoe salienta que preferem os de Angola (Boxer, *Salvador*, p. 234); todavia ainda em 1635-1636 o engenho de Sergipe, dos jesuítas, compra 14 «escravos do gentio de Guiné»⁽¹⁸³⁾. Esta unidade industrial conta então 80 escravos; F. Mauro calcula que é preciso comprar por ano 5, para substituir os mortos (p. 216). Não é só, porém, nas plantações e engenhos que labuta a mão-de-obra escrava; as outras lavouras e grangearias, por exemplo de mantimentos, também se servem de escravos de Guiné, informa Ambrósio Fernandes Brandão (*Diálogo 2.º*, pp. 46-7). Já em 1550 Nóbrega constata que todos quantos vão instalar-se no Brasil «não acham outro modo de viver senão do trabalho dos escravos», que pescam e lhes vão buscar o alimento (*Cartas jesuíticas*, t. I, pp. 109-110); e em 1559 insiste: os cristãos de cá não querem senão ter escravos, além de os adquirirem mal (idem, p. 190). Se São Vicente, por alturas de 1583, se vai despovoando e ficando mal cultivada, é por as terras estarem gastas, decerto, mas ainda por faltarem os índios que as cultivem⁽¹⁸⁴⁾. Quando começam a chegar os negros de Guiné, o colégio dos Jesuítas da Bahia compra logo 3, e depois mais outros, incluindo «fêmeas» (assim fala o padre Nóbrega); os machos só roçam, pescam, caçam e pouco mais, as fêmeas fazem a farinha e todo o serviço principal (*Cartas jesuíticas*, t. I, pp. 138-9); na barca andam escravos que matam o peixe. Mas a escravaria tem outra utilização generalizada: entenda-se, as fêmeas, na expressão do jesuíta. «Nesta terra os mais homens são solteiros e têm escravas», escreve em 1552 (idem); e em 1559 volta à carga: todos os cristãos de cá, ou os mais, amancebados de portas a dentro com suas negras — os casados e os solteiros; e os seus escravos todos amancebados (idem, p. 190). Não vale a pena repisar este aspecto tão conhecido. Mas interessa destacar que os serviços domésticos e do exterior são todos feitos por escravos dos dois

(181) J. P. Ribeiro, *Dissertações*, t. V, p. 325.

(182) *Navegação de Lisboa a São Tomé*, caps. XI e XII; Brotero, liv. VI da 1.ª parte, p. 249 (ed. 1595).

(183) *Documentos para a hist. do açúcar*, vol. II, p. 321.

(184) Fernão Cardim, «Narrativa 1.ª» (*Tratados*, 2.ª ed., p. 314).

sexos. Quando saiem às igrejas ou a visitar as amigas, as mulheres brancas vão em ombros de escravos, metidas numa rede com uma alcatifa por debaixo, e acompanham-nas (além de homens de pé ou de cavalo) duas ou três escravas de Guiné ou Índias, que se não desviam de ir sempre ao redor⁽¹⁸⁵⁾: influência dos costumes orientais.

Nas Índias de Castela, a grande quantidade de escravaria que para lá exportam os portugueses destina-se, segundo Duarte Nunes de Leão em 1599, a «cavarem nas minas de ouro e prata, e nos engenhos dos açúcares». Todavia o Conselho de Índias, perto de 1640, desmente a primeira função: «4 — Que los negros en las Yndias nunca an aprobado en el beneficio y labor de las minas sino en el trato de oficio mecanimos y labor de las chacaras y tierras y para esto los compran particulares en que tienen de granjería el jornal con que les contribuye el negro o el beneficio de sus heredades.» O capitão Fernando da Silva Solis deu uma enumeração muito completa das actividades dos escravos pretos, e lá figura, pelo contrário, a mineração do ouro, embora não a da prata. Haveria todavia que distinguir, porque se no México o negro se revelou pouco útil nas minas, no Peru (como no século XVIII na região mineira do Brasil) trabalhavam esses escravos africanos que os portugueses introduziam de contrabando pelo rio da Prata ou a partir do próprio Brasil. As utilizações mais comuns eram certamente nos serviços domésticos, na agricultura e pastorícia, nas plantações de cana e trapiches de açúcar, e em diversos ofícios. Vêmo-los a cuidar das vinhas, a labutar nas plantações de tabaco da Terra Firme (Venezuela) e de cacau, lidam na construção naval, andam na pescaria de pérolas, cortam árvores e serram a madeira, guiam as réguas que andam no transporte de mercadorias, fazem as cargas e descargas⁽¹⁸⁶⁾. É nos campos que trabalha o maior número, e acima de tudo nos canaviais e engenhos de açúcar — tinham de ser pretos a cuidar das fornalhas e caldeiras, e até das prensas; algumas explorações contam 20, 30 ou 40 peças, mas outras, como a de Cuernavaca, de Cortés, a meio do século XVI, e a de Orazaba, em 1580, ambas no México, contam 120, e para o século XVII muitas atingem os 200 e mesmo os 300. Todavia boa parte da cultura e corte de cana e apanha e corte da lenha, além dos carros, continuaram a ser feitos por índios graças ao *repartimiento forzoso*, embora se fosse restringindo a sua participação, em especial no século XVII. Ao mesmo tempo alargava-se a do negro: na criação do carneiro, que se desenvolve neste século, e em trabalhos agrícolas, além das oficinas de tecelagem. Os donos de escravos, quando deles não precisavam ou a título permanente, como melhor fonte de réditos, colocavam-nos a jornal: nas obras públicas, nas herdades de outros proprietários rurais, na venda ambulante; mais alto lucro obtinham ainda daqueles a quem faziam ensinar ofícios especializados, e que colocavam em oficinas; as negras iam para a prostituição⁽¹⁸⁷⁾.

Os transportes marítimos recorrem ao braço escravo não só para remar nas galés e galeotas, como também para dar à bomba quando entra água a bordo e para as outras pesadas fainas do mar. A Malaca, nas 3 naus e na caravela da armada de Diogo Mendes que acompanhou Albuquerque, foram 200 homens «a mayor parte deles negros da Ribeira de Lixboa» (*Cartas A. A.*, t. I, p. 123). Nos 3 navios que daquele empório o Terrível mandou às ilhas do Cravo e a Banda foram 20 escravos cativos para a bomba, além de 120 homens brancos (idem, p. 68). Em 1515, na galé *Santo Espírito* vão 151 escravos — 125 dela e 26 da *São Vicente* que para ela passaram — e nestoutra 44 (idem, t. II, p. 154). Como na Índia se tomavam anualmente 5 000 ou 6 000 escravos, propôs o vice-rei que deles se tirasse o número necessário para as galés e os restantes se resgatassem (T. T., *Cartas dos Viso-reis*, n.º 185). Em 1553 pede-se ao rei que conceda à Câmara de Goa licença para enviar uma nau à ilha de São Lourenço (Madagascar) a fim de trazer 80 cafres homens, que serão vendidos pelos moradores «com obrigação de os mandarem remar nas galiotas da cidade»⁽¹⁸⁸⁾. Esta procura manteve-se. Ainda em 1601 se constatava na Índia a necessidade que tinha o serviço real de chusmas para as galés e outros trabalhos; por isso recorda-se aos ouvidores de Chaul, Bassaim, Damão e Diu que, como costumavam mas se têm descuidado agora, condenem às galés por um ano ou mais, conforme as culpas, os vadios, moços revoltosos, etc.⁽¹⁸⁹⁾. Em 1608 põe-se em contraste o grande afluxo de cafres de Moçambique que enche toda a Índia, com a falta de chusma para as galés reais; ora como esses cafres são os únicos que servem para o trabalho do remo, a Fazenda real deveria mandar vir por sua conta, embora sem proibir o trato de parti-

(185) Ambrósio F. Brandão, *Diálogo 6.º*, pp. 272-3.

(186) Uma e outra fonte em Rozendo S. Garcia, *ob. cit.*, pp. 166 e 167.

(187) François Chevalier, *La formation des grands domaines au Mexique* (Paris, 1952), pp. 96-98 e 382-383; *Historia social y económica de España y América*, vol. III (Barcelona, 1957), pp. 458-463.

(188) De Francisco Palha ao rei, Goa, 26-XII-1553 (*Missões Insulindia*, t. II, p. 116).

(189) Provisões viso-reis, I, f. 58, de 30-X-1601 (Filmoteca Ultramarina).

culares⁽¹⁹⁰⁾. Os escravos serviam ainda a bordo das naus da rota do Cabo. Em 1608 a carraca *Salvação*, que pertence à armada de 14 velas que desaferra do Tejo em 29 de Março, leva 300 escravos negros (além de mais de 400 homens brancos); em 1610, na torna-viagem da nau *Nossa Senhora da Penha*, que sai de Goa em 2 de Janeiro, vêm cerca de 300 escravos negros⁽¹⁹¹⁾.

Na África negra os portugueses servem-se de escravos para tudo. O transporte lá é sempre feito por escravos, não se empregam animais: como diz Garcia de Rêsende, «servem-se de bestas deles, / polas nom haver entreles.» (*Miscellanea*, n.º 58). Quando, em 1572, Francisco Barreto vai de Sena para Mongaz, são uns 2000 escravos que lhes levam o fato (Theal, vol. III, p. 188). Os cativos são utilizados muita vez como espingardeiros (Barreto Rêsende, ff. 81v e 82v-83). Aliás, como explica o secretário da Índia na sua descrição, todo o trato e mercancia que fazem os portugueses pelas terras de Mokaranga é por mão de cafres cativos ou conhecidos; em especial na troca de roupas por ouro e marfim (idem, f. 85). Também por essas bandas os cristãos vivem amancebados — queixa-se o P.º Luís Frois (em 1561, Theal, vol. III, pp. 106-7) como pela mesma altura se queixam os jesuítas no Brasil. Esses cafres são muito procurados na Índia: não só para a chusma dos navios de remos, como vimos atrás, mas também para todos os trabalhos penosos e sórdidos, pois ultrapassam todos os outros escravos em robustez de corpo, explica Van Linschotten (cap. 4, p. 11). Na armada que em 1567 ia de Lisboa embarcaram em Moçambique 300 escravos cafres para serviços domésticos na Índia⁽¹⁹²⁾. Em Goa as pessoas andam em liteiras com colchões e tapetes, levadas por quatro escravos negros; um quinto escravo precede a liteira com o sombreiro, e atrás seguem dois rapazinhos. Não há pescador, por mais pobre, que não ande com boi a levar-lhe o guarda-sol — espanta-se Pawlowski. Mas encontramos os escravos no trabalho industrial: o fabrico da pólvora em Cananor, dirigido pelo condestável da fortaleza, é feito por dois escravos seus (*Cartas A. A.*, t. II, pp. 74-75, em 1510). Os portugueses de Goa viviam em grande parte dos réditos auferidos pelos seus escravos que colocavam em ofícios e mesteres: venda de conservas e fruta no mercado, carretos, prostituição das raparigas. Ao fim do dia ou à semana, consoante os casos, o escravo entrega ao dono tudo quanto ganhou, e o dono retribui-o como bem lhe apetece⁽¹⁹³⁾. Moquet viu em Goa um escravo siamês muito idoso, que tinha o ofício de marceneiro; pertencia a um fidalgo português a quem tinha obrigação de dar todos os dias 2 tangas forras de todas as despesas e encargos, e isto quer trabalhasse quer não; andava assim há mais de 40 anos, pela cidade, em busca de encomendas, com a sua ferramenta⁽¹⁹⁴⁾.

O produto do trabalho do escravo não lhe pertence, por definição. Há que distinguir todavia os que estão ao serviço directo do dono daqueles que este estabelece em venda ou ofício ou aluga a outrém. Como acabamos de ver, nestes casos o escravo é obrigado a trazer ao senhor tudo quanto ganhou, só recebendo o que este entende dar-lhe. O siamês marceneiro que Moquet encontrou recebia unicamente uma medida de arroz por dia, e de vez em quando 2 bazarucos para comprar caril para o arroz. Pawlowski também conta que em Goa o escravo ganha diariamente para o dono 2 ou 3 grossos, alimenta-se só de meia medida de arroz e pepinos; se é espertalhão e rouba, compra umas calças e torna-se o rei dos maltrapilhos; esses escondem dos donos parte do que ganham, ou roubam jóias e vendem-nas em segredo aos mercadores. As prostitutas fazem igualmente por guardar para si alguns dos presentes que lhes dão. Por outro lado, temos os escravos que trabalham nas herdades dos senhores. Já entre os Jalofos de Guiné estava instituído que os escravos servem e ganham para os donos seis dias na semana, e o sétimo ganham para si aquilo com que se não-de sustentar toda a semana (V. Fernandes, f. 92, p. 66). Este costume passou para os portugueses. Assim, na ilha de São Tomé também o piloto anónimo nos informa de que o escravo consagra toda a semana ao dono, e o sábado é para si — cultiva então milho zaburro e inhame (*Navegação de Lisboa a São Tomé*, cap. X). A sua alimentação compõe-se, na verdade, essencialmente de inhames, embora completada por pães ou bolos de milho cozido debaixo de cinzas; para beber, água, ou vinho de palma, ou leite de ovelhas ou cabras. Andam nus da cinta para cima, só trazem uma tanga de pano de algodão ou esteira de palma. Habitam em cabanas sobre estacas, junto aos bosques.

⁽¹⁹⁰⁾ Lisboa, 23-II-1608 (*Monções*, vol. I, n.º 65, p. 200).

⁽¹⁹¹⁾ *Voyages de J. Moquet*, liv. 4, pp. 269-270 e 358.

⁽¹⁹²⁾ Sidney Welch, *King Sebastian*, p. 56.

⁽¹⁹³⁾ *Voyages de F. Pyrard* (1602-1610), t. II, pp. 99-100.

⁽¹⁹⁴⁾ *Voyages de J. Moquet* (1607-1610), liv. 4, p. 336.

Vimos que na Casa de Guiné penduram o preço ao pescoço do escravo avaliado. Os escravos eram levados por cordas ou agrilhoados. Na Crónica de Zurara, panegírico embora, lá perpassa o espectáculo: «quando viam levar aqueles cativos em cordas ao longo daquelas ruas», as multidões louvavam o Infante, claro (cap. XXXVI). E o cronista bajulador contrasta no entanto o tratamento que receberam os da célebre partilha de Lagos com o que recebiam normalmente: «Abasta que eu nunca vi a nenhum daquestes ferro, como aos outros cativos». O capitão de São Tomé recebeu, como regista a quitação de 9-XII-1510 (C. Q. n.º 228): 10 grilhões, 7 ferros de prender negros dos que fazem em Benim, 1 cadeia comprida e corrente com um pedaço de outra, do feitor em Benim. Na vicentina *Comédia de Rubena* (1521), entre os perigos que se receia correrá a filha, o primeiro é logo: «que a não-de querer ferrar / pera a vender / por moura, e ferro no pé.»; no *Clérigo da Beira* (1526) um negro já forro, «grande ladrão» (claro!), conta como fora comprado pelo corregedor Tibão, que «daita a mi ferro na pé». O escravo é marcado com a marca de origem, e depois com a do proprietário: assim, os mais apreciados têm o «G» de Guiné. No México espanhol lá aparecem os negros marcados no rosto «Marqués del Valle» ou «Doña Ysabel de Villanueva», por exemplo. Nos inventários dos engenhos inscrevem-se as «prisões de ferro» para os castigos, e neles como nas herdades havia cepos, argolas, cadeias — e, bem entendido, o chicote⁽¹⁹⁵⁾. Não tenhamos pudor de assistir ao tratamento que recebem os escravos. Na feitoria de Cananor entra um escravo capado (C. Q. n.º 289); em Chaul, Diogo Lopes capou num dia três, estando lá um cirurgião português (pelo que o capitão o mandou prender no tronco, mas fugiu para Goa⁽¹⁹⁶⁾). Depois de um desembarque de escravos em Lisboa, Sassetti presenciou a seguinte cena: «Non mi pare da lasciare di contare a V. S. quello che mi fece restare attonito, considerando la miseria loro e la inumanità del padrone. Sopra una piazza erano in terra forse 50 di questi animali, che facevano di loro cerchio; e' piedi erano la circonferenza, e'l capo il centro: erano l'uno sopra l'altro, e tutti facevano forza d'andare a terra. Io m'accostai per vederche giuoco fosse questo, e veggo in terra un grande catino di legno, dove era stata dell'acqua, e que' miseri stavano, e si sforzavano di succiare i centellini e leccare l'orlo; e da loro, si nell'azione come nel colore, a un branco di porci che si azzuffino per ficcar la testa nel brodo, non era nessuna differenza.» (*Lettere*, 1578, p. 127). Os castigos eram terríveis. Eis-nos em 1524 em Arzila: os mouros escravos do conde tentaram fugir mas foram apanhados; no terreiro do castelo, diante dos cavaleiros e mais gente, aplicam-lhes o castigo: pingos de toucinho a arder sobre todo o corpo (*Anais de Arzila*, t. I, p. 451). J. Moquet assiste a sessões destas em Goa, em 1607-1610: «Quant aux esclaves, c'est une grande pitié des cruels chastimens qu'ils leur donnent, les faisans souffrir mille sortes de tourmens, car ils les enferment de doubles fers, puis leur donnent non vingt et trente coups de bastons, mais jusqu'à cinq cens à la fois, et les font coucher tout de leur long par terre sur le ventre, puis sont deux qui chacun de son costé frappent ce pauvre corps comme sur du plastre, le maistre Portugais ou Metice estant present assis qui conte les coups avec son rosaire. Et si d'aventure ceux qui frappent ainsi ne font assez forts à son gré comme voulans espargner leur compagnon, il les fait mettre en la place du patient et fait estriller sans misericorde. Comme j'estois en mon logis à Goa, je n'entendais que coups toute la nuit, et quelques voix foible qui respiroit, car ils leur ferment la bouch e avec un linge pour les empescher de crier, reprenant mesme l'alesne avec peine. Apres qu'ils les ont bien fait battre en ceste sorte, ils leur font decouper le corps avec un rasoir, puis les fritent avec sel et vinaigre de peur que les vers ne si engendrent; vous pouvez penser qu'elle douleur cela apporte. Ils ont un autre sorte de supplice qu'ils appellent *pingar viue*, qui est de faire distiller du lard mis en une pelle toute sur le corps du pauvre patient tout nud et couché sur le ventre.»⁽¹⁹⁷⁾.

⁽¹⁹⁵⁾ Chevalier, *ob. cit.*, p. 386; *Hist. social y econ. de España y América*, vol. III, 462.

⁽¹⁹⁶⁾ São Lourenço, II, f. 140 (10-V-1546).

⁽¹⁹⁷⁾ *Voyages de J. Moquet*, liv. 4, pp. 313-4.

Para além dos castigos, há as condições de existência quotidiana e a forma constante de tratamento. Dos escravos de São Tomé de que fala o testamento do capitão Alvaro de Caminha, uns morreram de lagartos e cobras, outros de doenças de caravelas, e enforcados, e há os que fugiram. O adail de Arzila Fernão Caldeira, que nessa cidade vivia desde o reinado de D. João II e era pessoa principal e abastada, «sempre tinha mouros cativos, os quais não eram bem tratados dele, nem em sua casa leixávão de moer e trabalhar.» (*Anais*, t. I, p. 144). A vida do dia a dia é assediada por múltiplas restrições, pelos mais diversos motivos. Em Lisboa, o regimento dos pasteleiros proibe-lhes que em sua casa dêem de comer pastéis ou qualquer outro alimento, ou dêem de beber vinho a escravos cativos, sob pena de multa e de não usarem mais do officio — grave sanção⁽¹⁹⁸⁾.

Em vários momentos e em diversas regiões — na Madeira como no Brasil, em São Tomé como no próprio reino — o número de escravos atemorizou a ordem estabelecida e as autoridades procuraram por isso limitá-lo. Não evitaram com isso as fugas e suicídios, nem sequer as amotinacões onde quer que fossem mais numerosos do que os livres. São Tomé foi foco endémico de atitudes de revolta. Ainda no século XV, como vemos pelo testamento do capitão já repetidas vezes referido, a força lá funcionou. A meio do século XVI, estalaram alvoroços e alevantamentos que os naturais da dita ilha fizeram contra os portugueses e homens brancos. Os carcereiros que deixam por negligência fugir culpados são condenados a dois anos de degredo para África (embora depois perdoados)⁽¹⁹⁹⁾. Anos volvidos, é na ilha do Príncipe que se dão «assuadas e alevantamentos de muita gente com armas dos pardos contra os brancos»; o ouvidor da ilha, Manuel Teles, escudeiro fidalgo da Casa Real, chega a ser acusado de conivência com os alevantados: não só não teria devassado nem prendido os culpados, como até os teria favorecido e andava na companhia deles; o ouvidor defende-se aliás: apaziguara muitos desassossegados, e «se ele quisera perseguir alguns alevantamentos com rigor de Justiça se perdera a dita Ilha e sucederão daí muitas mortes de muita gente, roubos e outros males»; não houvera, graças a essa conduta, mais do que ajuntamentos, «que eram cousas mui acostumadas nas Ilhas, e que se curavam melhor com siso que com rigor de justiça...»⁽²⁰⁰⁾. Em São Tomé a revolta voltou a alastrar por alturas de 1575. No Pico de Mocambo, cabeça do meio da ilha, reuniam-se os numerosos negros alevantados; são os escravos dos portugueses que lhes fogem das plantações e engenhos, e se mantêm de assaltos que fazem pela ilha; já em tempos passados chegaram a dominá-la toda, excepto a cidade e arredores. Por isso organiza-se a defesa dos brancos, com três capitães a comandarem as zonas da ilha⁽²⁰¹⁾. Este estado de cousas não foi porém debelado. São indispensáveis investigações completas sobre os levantamentos de pretos e mulatos (bem como de índios, no Brasil, alguns dos quais referimos), em todo o império, para deslindarmos as linhas da dinâmica social.

⁽¹⁹⁸⁾ *Livro dos regimentos dos officiaes mecanicos*, 1572, cap. LXXIII, § 22 (p. 223 da ed. V. Correia).

⁽¹⁹⁹⁾ Carta de perdão, Lisboa, 12-I-1554, em «Arch. Hist. Port.», vol. I, p. 305.

⁽²⁰⁰⁾ Carta de perdão, Lisboa, 10-VII-1566, em «Arch. Hist. Port.», vol. I, pp. 306-307.

⁽²⁰¹⁾ De Frutuoso Ribeiro, 14-III-1580, em *Relações de Angola*, p. 96; Botero (ed. 1595), 1.^a parte, liv. VI, p. 250.

CONCLUSÃO

COMPLEXOS HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS E EVOLUÇÃO CONJUNTURAL

Malaca e pelo Achém, articula-se este mundo do Extremo-Oriente ao do Índico: dessas escalas, há relações constantes com Bengala, Coromandel, Guzerate, enquanto a presença portuguesa não vier obrigar às viagens em direitura até o Bab el-Mandeb — as portas do Estreito de Meca. Do Malabar da pimenta, como da Ceilão da canela, e do industrial Guzerate partem as rotas do mar Roxo e do golfo Pérsico que ligam às Escalas do Levante e ao mundo mediterrâneo; e ainda as carreiras para as cidades litorais muçulmanas da África oriental para onde vão os panos e a contaria e donde vem o ouro do Monomotapa, e para a ilha de Madagascar que fornece escravos, ligações estas sobretudo a partir dos portos guzerates. Com transbordo ou não, da chinesa Zai-tun, ou das Molucas do cravo e das maçãs, fazendo escala em Malaca ou no Achém, e depois no Malabar ou no Guzerate, corre assim outro grande feixe de rotas, oceânico este, que vai por Adem a Suez e ao Cairo e Alexandria, num dos seus ramos, ramificando-se por outro lado por Ormuz, Bassorah e as pistas caravaneiras que desembocam em Damasco e Beirute. Eixo que em finais da era trecentista já sobreleva, e em muito, o setentrional das estepes euro-asiáticas.

Entre o eixo das estepes — por onde a Europa entrou em contacto com o Oriente remoto e por onde calcorream os seus missionários e mercadores — e o eixo oceânico (índico), desenrolam-se a Ásia fulva e a Ásia verde, atravessadas na direcção da latitude por rotas que entre aqueles estabelecem a articulação. Temos, a leste, partindo do golfo de Martabam e portos do Pegu, através do Arrakan (Alta Birmânia), seguindo os vales fluviais, o caminho do Yun-nan até às férteis e populosas planícies chinesas. De Bengala, pelo vale do rio Brahmaputra, comunica a Índia com a China pelos caminhos do Yun-nan: será, para o ocaso de Quinhentos, uma via de intenso tráfego. Do extremo noroeste indiano também se comunica com o mundo chinês: do Sindh pelo vale do Indo, do Guzerate por Agra e Delhi, converge-se ao Cachimira, e daqui vai apanhar-se o grande eixo de circulação setentrional; como se pode igualmente bifurcar para oeste ou norte, por Pechauwer e Kabul, ligando ao complexo de cidades caravaneiras de que falámos. Essa constelação de mercados-escalas prende-se ao oceano ainda por outra via, que segue o russo Nikitin em 1468: de Bukhara, aí, vem-se por Merv e Herate, no Afeganistão, a Kerman e finalmente à ilha de Ormuz, no golfo Pérsico. No regresso da Índia, o mesmo viajante russo percorre outra via desse empório insular para a sua pátria: é agora a grande rota rumo a noroeste, que corta o Farsistão, com escala em Xiraz (de Ormuz a esta cidade são 50 jornadas de andadura de camelo, diz Tomé Pires), passa depois em Ispahan e por Kachan e Kum vai a Teherão, e daqui por Kasvin a Tabriz. Desta cidade o nosso viajante seguiu a Trebizonda, onde embarcou para a travessia do mar Negro até Caffa; mas outras duas vias dali saem para o norte: uma leva de Baku a Astrakhan, por um lado, a Tana e Caffa, por outro, a segunda conduz por Erivan a Tiflis e daqui também a essas colónias veneziano-genovesas do mar de Azov e Crimeia. Mas de Ormuz pode continuar-se pelo golfo até Bassorah, e daqui por Bagdade e Mossul ir a Alepo ou, descrevendo um arco mais meridional, desembocar em Damasco e passar ao porto de Beirute. Do mar Roxo também partem caravanas em direcção setentrional: a Meca, que para aquele mar se escoia pelo porto de Djeddah, vêm as cáfilas cameleiras e de cavalos de Damasco e, por esta escala, da remota Turquia.

A circulação terrestre divide-se, quanto aos meios de transporte, em dois sistemas principais, além da navegação fluvial. Por um lado, na Ásia verde são as caravanas de bois que asseguram o grosso do transporte — é o caso da Índia — ou as cargas vão às costas de homens, como no Pegu. Os bois são até cavalgados, como se fossem cavalos, descreverá o «comito venetiano» em 1538, e já descrevera Nikitin por alturas de 1470, e confirmará Tavernier no século xvii. No subcontinente indiano circulam ainda carroças puxadas por bois, em caravanas de uma a duas centenas de veículos com rodas; isto excepto numa ou noutra zona da Índia, o que explica a negação de certos viajantes. As cáfilas de bois, cada animal carregando 300 a 350 libras-peso, reuniam centenas, quando não milhares de animais. Estas boiadas transportando especiarias para a China serão um dos factores de declínio do tráfico português, para o final de Quinhentos; como desempenharam grande papel as boiadas de arroz, em Coromandel e no Malabar. Na ilha de Java são as carretas puxadas por bois que se empregam. Mas no Norte da Índia, se o transporte é assegurado sobretudo por carros (em comboios de mais de 200) ou boiadas, circulam já as caravanas de camelos, por exemplo, levando mercadorias por conta dos ingleses ou holandeses, no século xvii,

de Agra para Surate, ou de Ahmadabad com o anil. Na Ásia fulva, das estepes e desertos, são o camelo e o cavalo que comandam a circulação, como na África saariana. Além de lhes caber o grande eixo longitudinal euro-asiático, cabem-lhes as transversais em latitude desde o Hindustão para poente e as que articulam o grande eixo oceânico índico ao Mediterrâneo.

Rotas transcontinentais e rotas trans-índicas, convergindo às escalas do Levante — de Tana e Caffa, na foz do Don e na Crimeia, ao Cairo e a Alexandria, passando por Constantinopla, portos do sul da Anatólia, Alepo, Trípoli de Síria, Beirute, Damasco — irradiam depois através do Mediterrâneo, com destino a Veneza, a Génova e a Barcelona principalmente, seguindo meridionalmente outras vias, estas caravaneiras, para a Ifríquia e o Maghrebe ocidental, e ainda para os reinos negros do Níger. Daquelas duas cidades italianas desaferram, desde o termo do século xiii ou começos do xiv, as carreiras de galés de Flandres e Inglaterra, como, doutra banda, as galés da Barbaria. Assim, se considerarmos esses eixos que se estendem em longitude na sua maior — na sua completa extensão, ligam a China e as Molucas à Europa atlântica, graças a uma sucessão de intermediários e de meios de transporte. Caberia distinguir as circulações a longuíssimas distâncias — as sedas, as porcelanas, as drogas caras, o almíscar, num sentido, a prata e os panos, no oposto — das circulações a distâncias ainda bem longas — que põem em causa a pimenta e a canela, o anil e os tecidos, em contrapartida de numerário precioso, coral e cobre — e finalmente os circuitos a distância média, que movimentam, por exemplo, o sal e o algodão, o trigo e os escravos do Próximo Oriente, o vinho de Creta, a troco dos produtos europeus, como também o afluxo de escravos do mar Negro ao Egipto, ou a vinda de ouro e negros, âmbar e goma, as nozes de cola e o marfim, do Sudão para o Maghrebe e o Egipto, donde as cáfilas retornam sal, cobre, tâmaras, panos, concharia.

Do eixo mediterrâneo-asiático para os mares do Norte e Báltico atravessam umas tantas transversais, de que aqui só importa ressaltar umas duas ou três. É, a leste, a antiga via que liga as regiões escandinavas a Constantinopla, vindo de Nóvgorod a Kiev para descer o curso do Dniepre até à foz e depois costeando o mar Negro: rota do âmbar e dos Normandos. Na Europa Central, do fundo do Adriático aonde desemboca uma das vias do Levante, ou seja, de Veneza, atravessa-se os Alpes pelo Brenner para a Alemanha do Alto Danúbio — a Ratisbona, Augsburg, Nuremberg, Ulm, Ravensburg, cidades ligadas à mineração da prata e do cobre e ao fabrico dos artefactos de cobre, recebendo do sul as especiarias e outros artigos orientais. Desta constelação urbana industrial parte um leque de vias que a nascente conduz a Dantzig, ou por Leipzig a Stettin, em direcção meridiana leva a Lubeck ou a Bremen, e pelo poente toma o curso do Reno, por Köln (Colónia), e o do Mosa, articulando à sociedade urbana, industrial e mercantil, da Flandres. A esta via renana converge, também proveniente do Norte da Itália, a que vem de Génova, a qual, aliás, bifurca antes de chegar àquele rio por um ramo para oeste, à animada região das feiras de Champagne, a que por outro lado se chega, partindo do Mediterrâneo, pelo vale do Ródano e Saône; essa placa giratória das feiras de Champagne abre-se setentrionalmente não só para Paris como também para os sobre-desenvolvidos Países-Baixos. Entre o Mediterrâneo e o Atlântico traçam-se duas grandes vias mas que só tardiamente servirão ao trânsito comercial entre os dois mares, e a segunda nem chegou propriamente a servi-lo. Aproveitando a depressão entre o Macisso Central com seus prolongamentos planálticos dos Causses e os Pirenéus, do golfo de Lion no primeiro desses mares à costa atlântica bordalesa no segundo, vai-se de Narbonne pelo vale do rio Aude, primeiro a Carcassone e a Toulouse, e daqui pelo vale do Garonne, e finalmente pelo Gironda, a Bordéus. Estrada romana, porque então se receava navegar esses rios; na Idade Média torna-se predominantemente fluvial, por aí seguem o vinho e o pastel, os cereais e os mármoreos até àquele porto atlântico, onde parte das mercadorias embarcam para Inglaterra, recebendo-se de retorno sal, pescado, lãs (o trânsito de estanho, de que informa Abulfeda, parece discutível a Y. Renouard, que estamos a seguir, no seu estudo das *Voies de communication entre la Méditerranée et l'Atlantique*). O peixe salgado de Bordéus chega a ir abastecer Avignon. Mas as lãs inglesas também vêm por Libourne a Montpeller por caminhos terrestres (Pegolotti). E ainda mais setentrionalmente, mas segundo a mesma direcção, temos a velha estrada romana que de La Rochelle, no Atlântico, vem por Périgueux e Cahors a Nîmes, seguindo a orla dos planaltos calcários (Causses), muito frequentada já no século xii, e por onde do Norte vêm as lãs, a troco das especiarias que do Mediterrâneo para lá são expedidas. Como ainda, de Toulouse, o pastel do Lauragais é levado pelos recoveiros béarneses, por Dax, a Bayonne, donde é carregado para Inglaterra. Trata-se, portanto, de todo um feixe de vias terrestres e fluviais ou mistas. O outro eixo mediterrâneo-atlântico (continuamos a seguir Y. Renouard) liga Barcelona pelo vale do Ebro e os Cantábricos aos portos bascos e asturianos; desde 1166 por aqui passam genoveses, e é esta talvez a passagem para a Galiza, mas não funcionou para circulação de mercadorias; do Languedoc comunica-se com Burgos provavelmente por esta via, desde o século xiii em que nessa cidade está instalada uma colónia languedociana.

Com regularidade, é desde o ocaso de Duzentos e decênios iniciais de Trezentos que pelo estreito de Gibraltar e golfo de Gasconha o mundo mediterrâneo comunica com o mundo da Mancha e mar do Norte. Já os Gregos tinham aberto esta rota, que aproveitava as navegações inter-regionais das orlas atlânticas da Europa — por exemplo, as ligações marítimas da neo-eneolítica civilização dolménica. Foram principalmente os Romanos que a frequentaram, para trazerem o estanho das Cassitérides. Caminho por onde, dos fjords brumosos, desceram os Vikings em busca do sol escaldante e azul do céu do mar Interior, e depois os pesados barões e cavaleiros do Norte acorreram a libertar o Santo Sepulcro. Desde 1277-1314, as galés genovesas, venezianas e florentinas por esse arco oceânico levam para a Grã-Bretanha e cidades flamengas as preciosas especiarias, e de lá trazem as lãs, os vinhos, o pastel e o alúmen, os metais e os panos. O estabelecimento destas carreiras longas pressupõe não só os circuitos atlânticos pré-existentes como ainda viagens com múltiplas escalas; mas depois traçam-se em direitura, apenas parando em Lisboa, e cortando o golfo para Southampton (Antona) e Bruges, embora persistam viagens que escalam em La Rochelle e Nantes e contribuem para as relações mercantis com a França. Da costa francesa irradiam rumo à Mancha e mar do Norte os vinhos da Aquitânia e o sal de Brouage. Mas o golfo de Gasconha ou Biscaia é ainda a área de partida e chegada de outro complexo de rotas: da Espanha setentrional piscatória e marinheira, centro de construção naval e de produção de leites, carnes e madeiras, partem as cocas com carregamentos de lãs e ferro distribuídos pelos mercados de Burgos e Bilbao e vão a Bruges, mais tarde a Antuérpia; do norte trazem cereais bálticos e bretões, têxteis de Flandres, vinhos de França (seguimos H. Touchard, *Les routes françaises de l'Atlantique*). Dos portos biscainhos navega-se também para portos portugueses, em especial Lisboa. Em contrapartida, dos portos do Atlântico francês, como da Bretanha e Normandia, raro se ultrapassa o cabo Finisterra para o sul: é no século XV que essa navegação se estende para cá da Galiza, trazendo ao mercado português o pão e legumes, correndo de curso contra as outras navegações, peninsulares ou setentrionais.

No mar do Norte e no Báltico teríamos de considerar as vias de comunicação hanseáticas, vindo a ocidente até Londres e a Flandres, e pelo noroeste alcançando, por Bergen, a Islândia. Aqui estamos no âmago do Atlântico viking, que da Escandinávia se estendeu em relações regulares à Gronelândia e até alcançou a América do Norte, mas sem retorno assegurado.

Dos portos marroquinos uma activa navegação mercantil leva o ouro, os escravos, os alambéis e alquicés, o trigo e as tâmaras, os cavalos ao reino de Granada, e alonga-se ainda pelo Mediterrâneo dentro. Mas meridionalmente, no oceano que por isso os mouros designam «das trevas», não se ultrapassa o Suz e Messa, quando muito aproxima-se do cabo Não.

Tal é, nos seus traços fundamentais, a teia de rotas nas vésperas da expansão marítima europeia.

Este movimento começa com a instalação nos três arquipélagos das Canárias, Madeira e Açores. Nunca se insistirá suficientemente, não só no valor «laboratorial» da colonização destas ilhas, como ainda, e sobretudo, na decisiva importância de tal navegação e da utilização destas bases para passar da cabotagem ao sulcar do «golfão», e portanto à conquista dos oceanos, pois se situam nos pontos fulcrais das futuras grandes rotas. Os Açores estão a um terço da distância que separa a Europa da América e comandarão todos os regressos desse novo continente como também da Guiné e até do Índico pelo Cabo. Por um lado, o fim da rota viking da Gronelândia, e por outro a rota dos Açores e a rota da Guiné são (para agora não falarmos das viagens chinesas até à África Oriental, que não representam inovação técnica) as «novas novidades» das comunicações mundiais entre 1400 e 1460. Sabido é que a descida ao longo da costa africana entre o cabo Não e o Equador não apresenta dificuldades de maior (salvo o dobrar do Bojador), pois se é impellido pelo aliseo e pela corrente do nordeste. As viagens de descobrimentos e exploração neste sentido começam de maneira sistemática pouco antes de 1434, na continuidade das expedições às ilhas guanchas; nelas se empregam de início pequenos

navios, uns de propulsão mista, outros veleiros unicamente, mas desde 1439-1440 constrói-se a caravela, adaptada ao bolinar e instrumento adequado da conveniente utilização de ventos e correntes, graças à qual se vão resolver os problemas durante séculos e séculos irresolúveis. Na verdade, se é fácil descer ao longo do litoral do Noroeste africano, não é possível regressar pela mesma rota porque o vento sopra de proa e as águas correm contra rumo. Descobrir o caminho marítimo da Guiné consiste portanto, acima de tudo, em encontrar a rota de regresso. Para a ida vai-se evidentemente pelas Canárias, donde se regressa pela Madeira (assim foi achada esta ilha e essa uma das razões da instalação lá). Ora, para vir da Guiné ao reino há que afastar-se intemerata e resolutamente da costa e descrever, bem ao largo, um arco que se aproxima dos Açores. Nesse caminho do mundo negro serão encontradas as ilhas cabo-verdeanas, outra escala fundamental quer na ida até aos mercados do ouro e escravos quer para voltar dos rios guineenses, da serra Leoa e do Golfo da Mina, como ainda no caminho do Brasil e na rota do Cabo, nos dois sentidos.

O desenho dessa volta pelo golfão açoreano, que se traça a meio do século XV, é que firma a segunda grande rota nova em relação ao sistema tradicional cuja teia através do globo apresentámos ao dealbar essa era quatrocentista (a primeira, foi a rota dos Açores, conforme indicámos, que prepara aquela, como a prepara a frequência das Canárias). Até o último decénio quatrocentista, a rota da Guiné e Mina é o eixo da expansão oceânica e do império. Por ela afluem a mão-de-obra negra, o precioso metal fulvo, a goma e o marfim, a algália e a malagueta, depois a pimenta de rabo; para lá seguem os artefactos metálicos da Europa central, os têxteis da indústria magrebina e alentejana, o trigo madeirense, os cavalos marroquinos, as conchas das Canárias, a contaria de Nuremberg. No âmbito da construção imperial portuguesa inscrevem-se, durante esses três quartos de século, o povoamento e aproveitamento económico dos arquipélagos da Madeira e Açores, a ocupação de cidades costeiras de Marrocos — Ceuta, Alcácer, Tânger e Arzila —, as tentativas por senhorear as Canárias, os tratos de Arguim e rios de Guiné, os primórdios da colonização das ilhas de Cabo Verde. Trata-se da valorização agro-pecuária dos arquipélagos ermos, a fim de resolver a questão cerealífera na metrópole, que por outro lado se pretende resolver graças ao domínio em Marrocos (mas este permanece por então demasiado restrito para o conseguir), e a fim de dispor de bem de troca para obter as mecadorias do mundo negro; como também de abastecer o mercado metropolitano das carnes (necessárias inclusivê para as armadas) e dos coiros (peles de foca das Canárias, peles cabruas dos outros três arquipélagos, incluindo o cabo-verdeano); terceira tábua do tríptico: o vinho, mais tardio. Trata-se ainda de ter à disposição mercados fornecedores de matérias tinctoriais — o sangue de dragão madeirense e canário, a urzela cabo-verdeana, depois o pastel açoreano, o anil do sul marroquino (Dar'a). Para a marcenaria, construção civil, construção naval e caixotaria, as madeiras da ilha a que deram o nome. E nesta mesma ilha, as plantações de cana sacarina e as moendas de açúcar — o principal «laboratório» da experiência no Ocidente e durante decênios o principal produtor nestas bandas, embora sem se descurarem as tentativas na metrópole e o trato do produto de Marrocos. O Reino exporta os vinhos e azeites, a cortiça e a grã, os coiros e o sal, e importa pão e outros géneros alimentícios, panos de todas as sortes e metais, tanto industriais (ferro de Biscaia, cobre da Europa central e de Marrocos) como monetários (prata do Centro europeu, em pequenas quantidades — está-se em época de crise — e ouro africano, crescentemente a partir de 1441). As especiarias vêm, escassamente, pelas galés de Veneza, ou de Granada por terra, mas começa a chegar a malagueta guineense (depois de 1455). Em Bruges abre-se a feitoria, mas com esse empório setentrional há longo tempo se comerciava, e há comércio com a Inglaterra e a Irlanda (donde vêm panos e metais), com a França atlântica, abastecedora de géneros de alimentação, com Castela e Aragão (para onde segue o pescado), com Granada e Marrocos, com as cidades comerciais e industriais do Mediterrâneo. País de um milhão de habitantes, ou pouco mais, em que Lisboa conta escassas dezenas de milhar — uns 50 000? — e o Porto tão-só uns 8 000, mas em que as gentes urbanas

se manifestam empreendedoras e em que, num conjunto predominantemente rural e agrícola, a mercantilização é o vector a dinamizar. Estamos numa tendência longa de contracção, desde a Peste Negra, e os descobrimentos e conquistas além-mar são a resposta que vai fazer sair do marasmo de umas tantas actividades, das dificuldades que embaraçam as camadas dominantes. Aí temos, por meados do século xv, uma primeira «onda» schumpeteriana de inovações: com a caravela e ensaios de novos processos de navegação, chegando no reinado de D. João II à náutica por alturas, por um lado, mas na Europa central também o incremento da metalurgia da prata e do cobre, ao mesmo tempo que se inicia a «revolução do açúcar» no Atlântico, e em breve a do ouro da Mina.

Este complexo do Noroeste africano e dos arquipélagos afro-atlânticos vai modificar-se por alturas de 1490. É, antes de mais, e graças à arte de navegar astronómica, a comunicação entre o Atlântico e o Índico com a viagem de Bartolomeu Dias em 1487-1488 e a exploração do oceano ao sul do Equador de modo a vir a traçar-se a rota do Gama. Assim, o descobrimento norte-sul, que é o mais intrincado nas condições físicas atlânticas, precedeu o estabelecimento das rotas regulares com as Américas. Vejamos como se apresentam, neste oceano que durante tantos milénios serviu de barreira, os sistemas de circulação. Ventos e correntes circulam no Atlântico segundo quatro elipses cujos eixos maiores se dispõem segundo os paralelos, isto, é evidente, em grosseira aproximação. Essa circulação eólica e de águas faz-se num sentido a percorrer a trajectória elíptica, e tal sentido de percurso é que comanda o sentido da própria expansão oceânica.

Partindo da Noruega ou do mar do Norte, temos a «rota dos Vikings», pois por este caminho alcançaram os «homens do Norte» não só a Gronelândia, onde uma colonização permanece até adiantado o século xv, como até, por aí, a Terra Verde — a América do Norte. Na ida desempenham papel fundamental a Islândia e os portos gronelandeses. Do Lavrador e Terra Nova (designações não da época viking, mas do final de Quatrocentos) é fácil regressar à Europa mas a latitudes mais meridionais — à Bretanha e à Mancha, durante a travessia, quase directa, tão-só duas a três semanas. Seria, porém, de extrema dificuldade descrever esta elipse em sentido oposto. Em contrapartida, é pelo sentido oposto que se descreve a segunda elipse circulatoria do Atlântico Norte: dos portos entre o Tejo e o Guadalquivir rumo-se, passando pelas Canárias, para sudoeste e em seguida para oeste, indo-se ter à foz do Orecono e às Pequenas Antilhas. Voltar à Europa implica demandar o norte, saindo do mar das Antilhas pelo canal da Florida; veleja-se depois para noroeste e leste, a acertar nos Açores, escala de decisiva importância no regresso (mais do que a das Canárias à ida); da escala açoreana — o paraíso do contrabando, como é fácil de adivinhar, e também, pela mesma razão, da pirataria — vem-se ao estuário do Tejo ou a Sevilha e Cádiz, quando não, setentrionalmente, se lança âncora em La Coruña. Itinerário da «carrera de Índias» durante séculos, é justo denominá-lo a «rota de Colombo».

Ambas estas elipses do Atlântico Norte começam a ser sulcadas e servem de traçado a carreiras periódicas por 1480-1505. Em busca da ilha «Brasil» ou simplesmente rumo a oeste, no encaixe da pescaria. Quase em simultaneidade, gente de Bristol, noruegueses, bascos, bretões, minhotos e açoreanos — estes dois grupos desafiando de portos portugueses ou associando-se a marítimos do Norte europeu — devassam o oceano setentrional e chegam aos bancos da Terra Nova, onde se lançam na pesca do bacalhau, essa extraordinária personagem dos séculos modernos, que, conjuntamente com o milho maiz e as outras contribuições agrícolas novas, permite sensacional avolumar da população. É o mundo do esforço colectivo e quase anónimo. Aliás, repare-se que esta grande construção em volta da pesca do bacalhau — que se completará com o trato das peles canadianas — não segue bem a rota dos Vikings, pois parte de posições mais meridionais e se faz por isso em parte contra corrente. Uma total simplicidade caracteriza, ao invés da «rota do bacalhau», a rota de Colombo, que será a da carreira do ouro antilhano, e depois da prata mexicano-peruana, além dos outros artigos das Índias de Castela, como o pau campeche, os coiros e o açúcar. Contraste vincado entre a carreira que parte e regressa a Sevilha e as viagens da Terra Nova, mas também a rota do Cabo e até a rota do Brasil como mesmo a de Angola: todas estas, ao contrário da colombiana, põem em causa mais de uma elipse circulatoria e implicam um aproveitamento complexíssimo destes sistemas de ventos e correntes.

Na verdade, entre a África Meridional e o continente americano ao sul do cabo de São Roque, a circulação sobe do cabo de Boa Esperança ao longo da costa até o golfo de Guiné, obliqua seguidamente de leste para oeste a acompanhar o Equador, desce em latitude pela costa brasileira de longo e finalmente, em nova travessia, agora de oeste para leste, vai fechar o circuito na ponta extrema do continente negro. Ao aproximar-se do cabo de São Roque, no norte, lança um ramo que continua para noroeste acompanhando o litoral sul-americano, até se juntar à elipse do Atlântico central. O quarto e último circuito atlântico parte da ponta meridional da América do Sul em direcção ao meridiano do cabo de Boa Esperança mas bastante abaixo (em latitude muito mais austral), e daí encurva-se para poente e noroeste, até vir fechar a elipse no ponto de partida. Dado este condicionalismo, a rota do Cabo (ou seja, da Índia

Oriental), levantando âncora do Tejo, desce pelas Canárias e ilhas de Cabo Verde para se «engolfar» em largo arco de círculo a rasar a costa brasileira e depois cortar no rumo de sudeste-leste até a baía de Santa Helena e daí dobrar o cabo das Tormentas; no regresso de Cochim ou Goa, entrada a armada no Atlântico, vai quase em linha recta, escalando ou não a ilha de Santa Helena, ao arquipélago cabo-verdeano, e aqui apanha a «volta da Guiné e da Mina», em arco pelos Açores, para inflectir para leste até Lisboa. Vê-se assim a intrincada complexidade da «rota do Gama» — a carreira do caminho marítimo para a Índia. Ora, a rota do Brasil coincide, à ida, com a rota do Cabo; de Angola e do golfo de Guiné para lá também não há dificuldades. As dificuldades estão, como no caso da Guiné e Mina, no regresso ao Reino, e basta vislumbrar o mapa para logo concluirmos que são muito menores para a zona do cabo São Roque do que para zonas muito mais meridionais: isso condicionou a geografia do povoamento inicial, mas não em absoluto. A grande «invenção» do regresso foi a que levou a rumar entre as duas elipses circulatorias — a colombiana e a do Atlântico Sul —, aproveitando-as parcialmente e conseguindo com tais astúcias alcançar as paragens açoreanas por caminho afinal razoavelmente directo. Chega-se a um resultado à primeira vista paradoxal: é que o Nordeste brasileiro — Pernambuco e Bahia — fica muito mais perto da Península Ibérica, em tempos de navegação, do que as Índias de Castela. Para aquele, um mês em média à ida, mês e meio à volta, enquanto as Antilhas se situam a mês e meio a dois meses à ida e a dois meses e meio a três à volta (veja-se o mapa 6, em P. Chaunu, *L'Amérique et les Amériques*, Paris, 1964, p. 89).

Assim, no ocaso de Quatrocentos e com o dealbar de Quinhentos opera-se outro conjunto revolucionário de «inovações», no sentido que ao termo dá Schumpeter. É, em boa parte ligando-se às possibilidades novas da náutica, o traçado de todo um leque de rotas absolutamente novas na história da humanidade, com consequente mutação geográfica. Através do Atlântico Norte, o caminho da pescaria do bacalhau, que conduz aos bancos da Terra Nova; no mesmo hemisfério, mas mais a sul, a rota colombiana que põe em relações o complexo portuário andaluz com o Novo Mundo dos metais preciosos e das matérias tinctoriais. Através do Atlântico meridional e central, é a rota do pau-brasil, que vem descarregar em Lisboa, enquanto a maior rota mundial de então, a do Cabo de Boa Esperança, traz a esta cidade as especiarias asiáticas, levando para as comprar prata e cobre, panos e coral, vinho, vermelhão — e inova nas condições do trato, graças às letras de câmbio. Ora em 1495-1500 uma crise grave abala o Mediterrâneo levantino e Veneza, crise que o recém-aberto caminho marítimo para a Índia contribui a alongar em depressão de um terço de século pelo menos. Recuam os negócios no Cairo e em Damasco, e com eles o trato veneziano aí, ao mesmo tempo que se incrementa a concorrência francesa e ragusana. As especiarias «venezianas» são escoraçadas das escáfulas peninsular, britânica, flamenga e francesa-atlântica, em proveito das especiarias «portuguesas». Por isso o caudal de prata que da Europa central e oriental desaguava no empório do Adriático desvia-se e, pelo circuito de Antuérpia, vem desembocar em Lisboa. Aliás, no Norte da Europa Antuérpia substitui em boa parte Bruges, e em ligação com o desenvolvimento antuérpino desenvolve-se Londres. Pela rota do Cabo, os Portugueses estendem o seu senhorio sobre o Índico e as «portas» de Malaca, que lhes dá o acesso do Extremo Oriente, e de Ormuz, controle de uma das principais vias do Mundo, a do golfo Pérsico; com o bloqueio do mar Roxo diminuem fortemente a chegada de especiarias aos mercados sírio-egípcios. Voltamos ao Atlântico. A produção de açúcar da Madeira dá novo pulo, ao mesmo tempo que a plantação da cana e o fabrico se instalam e crescem nas Canárias, nos Açores e sobretudo na ilha de São Tomé, atravessando ainda o oceano para as Antilhas, que começam a importar escravaria negra a troco de metal precioso.

Conjuntura geral de expansão dos complexos novos e inovadores atlântico-índicos — contracção dos complexos antigos levantino-mediterrâneos. Até meio do século xvi, em certos casos durante os dois primeiros terços, a taxa de crescimento da produção e circulação é superior à que será depois; o afluxo de metais preciosos, em contrapartida, permanece razoável, e a razão entre os dois não se desequilibra ainda, porquanto ao aumento de extracção europeia de prata corresponde a vinda do ouro da Mina e das Índias de Castela: há que ter em conta o desenvolvimento quantitativo das letras de câmbio e dos meios de compensação das contas, mas com tudo isso a subida de preços mantém-se moderada, a não ser precisamente em Lisboa e nos mercados insulares conexos, e em Sevilha e Castela.

Nesta tendência expansiva de longa duração vêm morder as crises de 1520-1525 e 1532-1535. Os portugueses conhecem dificuldades no mar da China e no golfo Pérsico; e sobretudo com a dupla diminuição das vindas de prata alemã e de ouro da Mina. A fase depressiva é nítida em Paris de 1522 a 1526, afectando também, de 1521 a 1523, a indústria londrina; e em Espanha dá-se a revolta das comunidades. Nos mares desencadeia-se a pirataria francesa contra as navegações portuguesa e espanhola. Por outro lado, formam-se os gigantescos impérios otomano no Levante (com a conquista da Síria e Egipto) e de Carlos V no Poente, enquadrando-se o movimento das vedações (*enclosures*) e correlativa substituição das sementeiras por pastagens de gado. Na crise dos anos 30 contrai-se a exportação de *shortcloths* de Londres, e os preços tanto parisienses como açorianos vêm-se afectados; ao mesmo tempo que se contrai também a produção veneziana de lanifícios, esta de 1535 a 1539. O império português continua contudo a expandir-se, apesar do cerco de Diu; instalam-se os primeiros engenhos no Brasil, arranca a produção açucareira de São Tomé; Sevilha começa a receber metal branco do Novo Mundo, em vez do ouro que até aí lhe afluía.

A meio do século XVI, uma crise muito mais profunda do que as duas referidas propaga-se electricamente pelas super-estruturas mercantilizadas de todo o globo, e assim, se Veneza e Hondschoote, por exemplo, parecem escapar-lhe, referenciamos-la em Londres, Antuérpia, Lisboa, no Brasil, em São Tomé, em Ormuz, em Malaca e inclusivamente no Extremo Oriente. Para o império português, trata-se de autêntica viragem de estrutura.

Golpes certos e repetidos do corso francês contra a navegação portuguesa, que quase chegara a ter de suspender-se dramaticamente, em 1552. Em Marrocos, abandono em 1542 da cidade têxtil de Safim e do porto do pão que era Azamor, já no ano precedente se perdera o cabo de Guer, entrada do mundo do açúcar, e em 1549-1550 largam-se Alcácer-Ceguer e Arzila. Deste modo fica comprometido o estreito de Gibraltar, Larache e Salé são de oravante covis de pirataria, perdem-se os «oceanos de cereais» e o trato do Suz açucareiro e dos escravos pretos e metais. Recuos inquietantes também noutros sectores do horizonte português: nas ilhas do golfo de Guiné, com as amotinções de escravaria e desafios dos potentados ao poder central; além-oceano, as sublevações de índios que põem em causa a colonização e a economia de engenhos, as falências de capitãias-donatarias. No Índico, além da angustia do segundo cerco de Diu (1546), é, em Ormuz a queda das receitas alfandegárias de 25% em 1544-1548 — sintoma significativo de todo o comércio pelo golfo Pérsico; é, em Malaca, a queda de mais de 50% também das receitas da alfândega, de 1545 a 1554, relativamente ao período de 1542-1544. As desordens provocadas pelos portugueses em Liampo em 1544 e em Chinchêu em 1548 levam o imperador da China a fechar os portos, não se realizando senão escasso comércio, as escondidas, de 1548 até 1553 inclusive. O capitalismo de Estado português recua com o encerramento da feitoria em Antuérpia em 1549 (embora depois voltassem a actuar feitores régios); e o comércio marítimo com este empório flamengo atravessa crise acentuada de 1545 a 1550; a média anual de navios é agora inferior a 14, contra 22 a 23 desde 1536 a 1544. Mas em Sevilha são as falências bancárias, e os veleiros ingleses desaparecem, depois de 1552, do Mediterrâneo e toda a economia britânica se caracteriza pelo mal-estar.

Desta crise grave e extensa, o império português sai mudado, mas não só ele. O abandono de várias praças fortes e cidades é o dobre de finados do domínio português sobre o litoral marroquino, domínio que engarrafava, cortava do exterior o império de Fez, obrigando-o a manter-se essencialmente terrestre; desferrolhadas as «portas», o açúcar do Suz vai escoar-se para a Grã-Bretanha e França, o corso vai florescer em Salé, Larache e Tetuão, a questão da segurança do Algarve e do Estreito volta a pôr-se; e em termos agudos. Graças a essa abertura para o mar, o império xerifiano transforma-se em potência internacional, dispondo de exército moderno, armada de escopetas e artilharia; e, beneficiando do renovo de prosperidade do tráfico caravaneiro trans-sariano, a sua economia monetária volta a assentar no ouro do Sudão. Os Ingleses começam a frequentar regularmente as costas da África Negra ocidental acima do Equador, de modo que os Portugueses, em retirada ao norte, alongam para o sul as suas operações: Angola transforma-se em mercado

de escravos com destino ao Brasil, cuja economia açucareira descola vertiginosamente, mas também, e sobretudo, com destino às Índias de Castela, incluindo em breve o rio da Prata, via de penetração até o Potosi. Em compensação, o açúcar da Madeira, mantendo-se como produto de qualidade, deixa de avultar pela quantidade, e a ilha voltar-se-á para o ciclo do vinho e das conservas, e na zona equatorial também abranda o ritmo de crescimento de São Tomé.

O tráfico pelas rotas do Levante retoma e prospera, concorrendo perigosamente com o tráfico pela rota do Cabo, que atingiu o seu «tecto»; mercados turcos e venezianos, estabelecidos em Bassorah, Ormuz e até Goa, enfrentam as actividades dos portugueses. A expansão do senhorio e do comércio português pelo Índico está praticamente terminada, as excepções — tomada de Damão em 1558 e de Jafanapatam em 1560 — não alteram a situação global; mas não se dá qualquer recuo, e a hegemonia naval portuguesa permanece incontestada. Em contrapartida dessa paragem no Índico, os portugueses desenvolvem o comércio com a China (Macau 1557) e entabulam relações regulares com o Japão, donde trazem a prata e para onde levam a seda chinesa. A China torna-se a bomba aspirante do metal branco de todo o mundo, por toda a parte os argênteos *reales* submergem as circulações monetárias.

Ao invés, a mineração da Europa central e de leste reduz-se fortemente a um ritmo cada vez mais rápido. De oravante o anti-ciclone monetário localiza-se em Espanha, e são as minas mexicanas e peruanas que abastecem de prata a cunhagem europeia; o ouro da América, esse, deixaria de afluir a Sevilha desde cerca de 1530, legalmente pelo menos, pois mesmo aí, e sobretudo aos portos portugueses continua a chegar de contrabando. A grande corrente de prata que corria de Antuérpia para Lisboa, Sevilha e Laredo inverte-se, agora são os portos peninsulares que expedem o metal argênteo para a Flandres. Daí a diferença essencial entre o império de Felipe II e o precedente império de Carlos V: a Alemanha, a Boémia e a Áustria foram abandonadas, constituindo-se em constelação política autónoma — a maré enchente da prata das Américas dispensa de recorrer ao metal branco da Europa do Centro e do Leste, cuja produção está aliás a decrescer. Muito mais atlântico do que fora o império de Carlos V, com o papel crescente da rota transoceânica central e a importância nova da ligação entre Laredo e Antuérpia, o império de Felipe II permanece ainda durante um quarto de século profundamente empenhado no Mediterrâneo. Por tudo isso, os meios de negócios e dirigentes portugueses voltam-se cada vez mais para o império espanhol, onde se infiltram economicamente e donde esperam apoio estratégico.

Tais transformações estarão ligadas, em parte, a outra vaga de «inovações» no sentido schumpeteriano? Não é impossível. Baste aqui salientar os novos processos da metalurgia da prata, que tanto contribuem para a enchente dos *reales*, por um lado, e por outro a formação de companhias privilegiadas, prelúdio das sociedades anónimas, no Norte da Europa. A Rússia abre-se ao comércio inglês, e mesmo europeu em geral. No Brasil arranca esse gigantesco esforço da criação do Nordeste do açúcar e do tabaco. Descobrimo-nos a tão ansiada torna-viagem do Extremo Oriente ao México pelo Pacífico, estabelece-se a carreira regular de Acapulco a Manila, que leva a prata e retorna a seda e a porcelana.

Apesar de a grande viragem se operar em meados de Quinhentos, o último quartel do século não deixa de apresentar caracteres novos.

A hegemonia portuguesa no mundo malaio acaba; com tal recuo fica afectado o comércio português das drogas caras, o qual sofre agora também a concorrência dos próprios malaio. Por outro lado, em Samatra foram instalar-se mercadores mouros malabares, conjuntamente com mercadores da ilha ligam-se em extensa rota marítima ao mar Roxo e com o incremento da produção insular de pimenta, conseguem abastecer o Cairo com especiaria de qualidade superior à congénere malabar; daí a possibilidade para os Venezianos de reconquistar mercados aos portugueses. No continente, uma grande transformação política, vinda de meio do século, como vimos, altera o equilíbrio de forças na Índia e favorece a recuperação ou novo desenvolvimento das vias terrestres das especiarias, incluindo as escáfulas chinesa e persa, e o aumento do seu consumo na Ásia Central; deste modo, a pro-

dução malabar, levada pelas boiadas, desvia-se em boa parte dos portos onde os Portugueses a compravam e estes passam a enfrentar uma contracção da oferta, logo, a pagar preços mais altos. O tráfico de especiarias e drogas pela rota do Cabo, apanhado nesta tenaz, anemiza-se conquanto ainda sem gravidade — quebra de uns 10% ou pouco mais; em contrapartida, na carga de retorno cresce a parte das mercadorias chinesas — porcelanas, sedas, escritórios e outros objectos de luxo, madeiras caras — e das mercadorias indianas *industriais* — panos de algodão e leitões. Mas o tráfico com o Oriente deixa de desempenhar o papel tão preponderante que desempenhava até então: de oravante a economia portuguesa desenvolve-se sobretudo no quadro do Atlântico.

Se é certo que a ascensão açucareira de São Tomé parou, e inclusivamente começa a marcha atrás, a ascensão do Brasil precipita-se, beneficiando não só das «entradas» a caçar índios como ainda, e principalmente, do afluxo de mão-de-obra negra angolana, ao mesmo tempo que pelo rio da Prata se abre nova escápula à escravaria, obtendo de retorno também a prata peruana. É aliás o período em que os portugueses devassam os continentes africano e brasileiro em demanda de minas de metal argênteo. Todavia estes empreendimentos, por arrojados que fossem, não alcançam o objectivo, e é a Espanha que afinal distribui o precioso metal monetário, indispensável ao trato das especiarias, ao riquíssimo comércio da China mas também até para comprar em França o trigo que comem as cidades portuguesas. É certo igualmente que a prata mexicana e peruana é desviada em parte dos circuitos atlânticos, aspirada pela nova rota de Acapulco a Manila, por onde se escoava anualmente um milhão de pesos: concorrência para a rota do Cabo e para o comércio português de Goa (que por isso tem de desenvolver as relações com o Japão), perigosa também para Sevilha e para a «rota de Colombo». Os Portugueses de Macau, esses, esforçam-se por se intrometer nos negócios da via transpácifica, com algum êxito, de modo que vemos Portugueses e Espanhóis de Lisboa, Sevilha e Goa contra Portugueses e Espanhóis de Acapulco, Manila e Macau.

A economia imperial portuguesa bascula assim para a órbita espanhola, pois está em jogo a preciosa prata das Américas, condicionante de todos aqueles circuitos, e o lucrativo tráfico de escravos, que os mercadores portugueses é que vão cada vez mais fornecer às Índias de Castela, e isto até à Restauração. Desde os tempos que precedem a união dinástica, e graças a ela, os portugueses infiltram-se por toda a parte no império espanhol quer às escondidas quer legalmente. Essas exigências económicas, conjugando-se com a evolução cultural-ideológica e social, levam as camadas dirigentes portuguesas a entregar a coroa a Filipe II mau grado a dupla oposição das classes populares de Portugal e da nobreza espanhola. O fosso social que se cavara impede que a arraia miúda — camponeses, artífices —, empobrecida, em declínio e não em franca ascensão como estivera nos finais do século XIV, encontre uma burguesia média em que possa apoiar-se e que nela se apoie; os bem instalados têm medo do povo — das convulsões sociais —, ao passo que em 1383-1385 a burguesia soubera aproveitar — em proveito próprio, bem entendido — as lutas de divisões da sociedade global, colocando-se à testa do movimento. Tal é a razão por que a anexação de Portugal por Felipe II (e a anexação do monarca espanhol pelas classes dominantes portuguesas...) é o resultado lógico da viragem estrutural de 1545-1552, tal é a razão por que 1383-1385 não se repete em 1580 — e os movimentos populares virão a ser durante algum tempo sebastianistas.

Vejamos o outro lado da medalha. A união dinástica, por um lado, e o avolumar da rota das Índias de Castela, conjugando-se com a abertura da rota de Acapulco e Manila, por outro, fazem bascular o império de Felipe II do Mediterrâneo para o Atlântico e para o Oriente, consoante mostrou Braudel. A Lepanto, choque de galés de estilo mediterrâneo clássico, sucede a Invencível Armada, a luta pela hegemonia naval no oceano. Logicamente, a capital deveria ter-se transferido para Lisboa, e o certo é que os Portugueses o reclamam com insistência. Presa a Madrid, a direcção suprema da política mantém-se enredada em moldes anacrónicos — terrestres (europeus) ou de mar interior. Por isso a Invencível Armada foi afinal vencida, porque esquadra de navios de remo aprestada como se de batalha no mar interior se tratasse; em contraste com a concepção portuguesa-oceânica de um conjunto de grupos táticos, cada qual composto de um ou dois galeões ou naus e três a cinco caravelas — harmonia dos navios grossos e dos navios ligeiros, todos apetrechados para o duelo de artilharia. Mas também o império turco se desvia

do Mediterrâneo e se empenha do lado da Pérsia. Ficando assim esse mar fora da estrepitosa história dos feitos bélicos, deixando de ser o eixo dos dois impérios maiores, os capitalismos prosperam ao seu redor, enquanto a guerra grassa no Atlântico. Os veleiros ingleses voltam a frequentar os portos mediterrâneos até às Escalas do Levante (Braudel).

A crise da derradeira década do século XVI conduzirá a seu termo a transformação estrutural do império português.

Os Holandeses apoderam-se de quase todo o comércio do mundo malaio, exceptuando o que permanece nas mãos dos próprios Jaus. E no Índico tanto Holandeses como Ingleses fazem perigosa concorrência aos Portugueses, embaraçam a sua navegação, atacam as suas feitorias. É o fim do monopólio português do caminho marítimo da Índia; de oravante são as armadas holandesas e inglesas que realizam a maior parte deste tráfico. As quantidades de especiarias descarregadas em Lisboa caem a um terço do que eram — e embora, quanto à canela, o domínio português de Ceilão mantenha o seu monopólio por alguns decénios, chegar-se-á a receber de novo a pimenta e o gengibre das etapas mediterrâneas. No Atlântico, os açúcares da Madeira e de São Tomé desaparecem quase por completo das escápulas mundiais, e Ingleses, Holandeses e Franceses cerceiam constantemente o quinhão dos tratos portugueses na África Negra ao norte do Equador. Em compensação, progride, e acelerada, a colonização portuguesa do Brasil e de Angola; as frotas de açúcar, tabaco e pau brasil que ligam os portos de além-Atlântico à metrópole e as frotas de escravatura que vão de Luanda, sobretudo, às costas americanas constituem a partir de agora a armadura básica da economia imperial. Mas recuo também dos bacalhoeiros portugueses, que deixam de frequentar a Terra Nova, e o bacalhau, que se tornara (como a broa de milho maiz) elemento essencial da alimentação popular, passa a ser importado, fornecendo-o principalmente os ingleses. No anverso da medalha, a continuação do poderoso comércio do sal. A exportação para as colónias do Ultramar de produtos agrícolas metropolitanos conjuga-se com a nova prosperidade dos tratos brasileiros e angolanos e com a economia salineira (graças à qual até se obterá a prata de Sevilha, por intermédio das frotas nórdicas) para que a economia e a sociedade portuguesa recuperem a prosperidade, sob outra forma embora.

A expansão acabou por não diminuir a população metropolitana, salvo em curtos períodos críticos logo superados. Assim, de um milhão no reinado de D. João I e de 1 milhão e uns 400 000 em 1527-1531, salta para quase 2 milhões — certamente 1 milhão e uns 900 000 — aquando da Restauração. Aumento principalmente das cidades e vilas, quase nada dos campos, que todavia recebem a mão-de-obra escrava de importação, enquanto anualmente saem do Reino 3 000 a 4 000 portugueses no século XVI, atingindo essa sangria talvez uns 8 000 por alturas de 1620 (frei Nicolau de Oliveira). Todavia, o estudo do Algarve por Joaquim Magalhães demonstrou o avolumar demográfico aí, como já se sabia de Entre Douro-e-Minho, onde Viana salta de 962 fogos em 1527 para 2 500 em 1619 (e o número de caravelas, de 19 em 1586 para umas 70 em 1619); província que toda ela, no dizer de frei Luís de Sousa, se tornara «uma feira contínua de comprar e vender e embarcar e mercadejar». A descrição do litoral português por Teixeira Albernaz em 1630, que Jaime Cortesão exumou e aduziu, fotografa igual formigueiro de actividades marítimas em relação com o açúcar brasileiro em toda a costa. Assim, depois da fase de hipertrofia de Lisboa — 70 000 habitantes em 1527, uns 100 000 a meio do século XVI, e nada menos de 165 000 por alturas de 1619-1620 — e do escavar de um fosso social entre grande capitalismo e massas populares, esboça-se o incremento das cidades-portos provinciais e o renascimento de uma burguesia média urbana — base social, em parte, da Restauração de 1640. Essa Restauração que grupos dominantes acabaram por fazer para não se verem ultrapassados pelo povo e com medo dos seus motins, e a que a crise da conjuntura mundial e do império espanhol a partir de 1625-1630 preparara o terreno.

Através destes quadros dinâmicos da expansão cujo esboço tentámos correr certas linhas-mestras que seria imperdoável não destacar, mesmo se só incompleta

e grosseiramente. Pela abertura e encerramento de rotas, pela variação da sua importância relativa e diferentes funções que exercem, vão-se tecendo e desmalhando o que chamámos complexos histórico-geográficos, uns sucedendo a outros, mas também os que coexistem sendo trabalhados por vectores diferentes. Não são apenas atrasos ou adiantamentos de uns em relação a outros, são heterogeneidades estruturais, disparidades das linhas de rumo e de níveis de desenvolvimento ou crescimento, quando não oposições. A fase expansiva, para Portugal, do ouro da Mina, abertura da rota do Cabo, açúcar da Madeira, trato do pau-brasil, etc., coincide com a regressão da economia mediterrânea de grande negócio. Divergem até de sentido os movimentos económicos no mesmo ciclo: assim, de 1551 a 1573 a exportação de *shortcloths* londrinos baixa de 25%, enquanto em Hondschoote aumenta o volume de produção de sarjas de 102% daquele primeiro ano a 1568, e em Veneza a indústria têxtil também progride, mas a ritmo diverso. Para final do século, a indústria de lanifícios em Londres recupera, moderadamente embora, permanecendo em seguida assaz estável, ao passo que a indústria de sarjas daquela cidade flamenga declina profundamente. Quando o comércio mouro em Samatra desenvolve a ligação directa com o estreito de Meca e o comércio jau se avanta no mundo indonésio, os tratos portugueses recuam.

A disparidade estrutural e dos vectores de transformação de cada uma das estruturas, quando a expansão as põe não apenas em contacto mas em relações duradouras, leva a todo um conjunto de consequências quer para a estrutura em expansão quer para as que lhe sofrem o impacto, e ainda para as que pretendem seguir as pisadas da primeira. A expansão começa frequentemente pelas armas: pirataria no mar, almogaverias e assaltos em terra. Por falta de capitais para montar os negócios em termos de troca, por padrões de mentalidade e carris de conduta de sociedades dominadas por camadas guerreiras (o roubo é mais honrado do que a mercancia), por falta de experiência dessas formas novas de organização e de conhecimento dos mercados. Os portugueses começam por piratear no estreito de Gibraltar contra a florescente navegação mercantil marroquino-granadina e por assaltar as Canárias a apresar guanchos; como no Índico se lançarão «às presas», embora aqui já se encontrassem noutro nível de acumulação e actividade e portanto o curso não desempenhasse o mesmo papel que um século atrás. No reinado de D. João III são os franceses que enxameiam os mares dos Açores e da Península para caçar naus de especiarias e galeões de ouro e de prata, navios de açúcar. E nesse século XVI, como até ainda no XVII, os tráficos marítimos portugueses e espanhóis sofrerão consideravelmente da pirataria inglesa e holandesa (pirataria ou curso, economicamente é o mesmo). Trata-se da fase caracterizada pelo emprego dos bens de apropriação violenta, que permite uma importante acumulação de cabedais para depois investir no comércio e na indústria.

Mas se a apropriação violenta caracteriza certas fases iniciais, não dura porque a sua própria acção limita os efeitos de vantagem — por desaparecimento da presa — e os lucros e consequente acumulação de cabedais resultam, a prazo mais longo, do desnível ou mesmo disparidade estrutural que salientávamos. A expansão é o conjunto de relações que uma ou mais economias dinâmicas e com força tecem com economias não só estacionárias e menos desenvolvidas, como ainda estruturalmente diversas. A economia expansiva — é o caso da portuguesa nestes séculos XV e XVI — é monetária e vai trocar bens e serviços com economias que, umas, nem sequer a moeda conhecem, praticando a simples permuta, outras, utilizam instrumentos pré ou para-monetários, com significado extremamente diferente, e umas tantas até são também monetárias mas com circulações de outros metais ou segundo princípios económico-culturais não coincidentes. A economia em expansão, mesmo que não industrial, está em posição de beneficiar da produção industrial de outras e de com ela jogar nas relações com zonas menos evoluídas — o comércio português compra escravos negros com artefactos de cobre e latão alemães, com tecidos maghrebins ou indianos, etc.; mas a economia em expansão tem geralmente as suas próprias indústrias — bastaria salientar o açúcar e o sal, todavia há ainda a olaria e os próprios têxteis em Portugal. A economia em expansão dispõe da força

guerreira, e graças a ela dita tratados, abre mercados e escápulas, impõe formas de transacção ou até de trabalho, mesmo que depois se fixe em condições «normais» de relação com a outra economia.

Porque a expansão tece a teia de economias e sociedades estruturalmente diferentes, as trocas que circulam entre elas são trocas por essência desiguais. Os custos de produção não contam numas e noutras do mesmo modo, umas nem sequer contabilizam ao passo que as outras já são de atitude contabilística; os bens trocados têm significados totalmente diferentes para umas e para outras (tantas vezes até dentro de uma só dessas sociedades, consoante as camadas ou grupos). Por outro lado, a produção, nas economias expansivas, por mão-de-obra que é integralmente mercadoria e nada mais — por escravos cuja perda só importa pelo custo da substituição — cria um sobrevalor que não é creado onde apenas trabalha a mão-de-obra livre contra salário, conquanto esse sobrevalor vá geralmente para o mercador do produto de preferência a enriquecer o próprio produtor. Assim, a raiz da acumulação e dos lucros, neste expansionismo quarentista e quinhentista, é essencialmente a troca desigual — entre economia dominante e economia dominada, sendo uma e outra de estruturas completamente ou em parte diferentes.

Revolução geográfica que é a «comercialização» do globo (no mesmo sentido, mas em relação ao comércio, que se empregará «industrialização» em relação à indústria), à base, portanto, da desigualdade de condições dos que entram na trama das relações. Daí talvez os seus próprios limites, demarcados pelas contradições de que não consegue desvincular-se (veja-se, no t. I, pp. 51-62). Mercantilização que não consegue romper com a cruzada: respondendo à *Comédia Eufrosina*, frei Amador Arrais, em 1589, assevera: «Nem temais, Herculano, que se transformem os Portugueses animosos em mercadores cobiçosos, e assim percam o império da Índia, que conquistaram como esforçados cavaleiros, porque os não leva a isso seu alto natural, e grandioso espírito». (Diálogo IV, cap. 29). E todavia perdeu-se a entrada na modernidade que tanto se contribuíra para forjar, não porque os cavaleiros esforçados se transformassem em mercadores cobiçosos mas sim porque foram cavaleiros cobiçosos sem passarem a autênticos mercadores esforçados; a busca do prático imediato impediu o aparente desvio teórico que aumentaria a eficácia prática. Como dizia Jerónimo de Chaves em 1550: a cobiça desterroou as artes liberais, ela é o alcáçar de todos os males; essas artes liberais são desleixadas porque as mecânicas dão mais proveito (*Chronographia*, f. 3v). E todavia parecera que as exigências da acção impulsionariam os estudos teóricos, como no Prólogo da sua *Practica darismetyca* pensava Gaspar Nicolas em 1519: «a qual [arte de aritmética], muy manífico senhor, por ser cousa muy necessária nestes regnos e senhorios de Portugal, por bem de em eles florecerem os tratos das mercadorias da Índia e Pérsia e Thyópia e outras partes mais chegadas a nós e os tratadores multiplicarem nos dytos Reynos, me moveo a fazer e compor este breve tratado».

Contradições e limitações no plano da mentalidade que são correlativas de contradições e limitações institucionais e na prática. A comercialização opera-se com o incentivo e a participação de um Estado-mercador que permanece envolto numa ideologia tanta vez anti-mercantil e acaba por ficar nas mãos de grupos de fidalgos cobiçosos (e de um clero tentacular) que não sabem ceder ante os mercadores empreendedores. Ao mesmo tempo, oscila-se entre o regime de monopólio e a pluralidade das «muitas mãos» nos negócios, e a hipertrofia mercantil do Estado obsta a que se formem as grandes companhias donde vêm as sociedades por acções. Ora, como Bertrand Nogaro tanto se comprazia em destacar, as sociedades por acções foram a «trouvaille juridique» que tornou possível o capitalismo moderno. Pois em Portugal e no império português só tardiamente — 1628 — são tentadas, sem êxito aliás, quando a escala mundial dos negócios impunha imperativamente esse instrumento jurídico-financeiro. A acumulação de lucros, impressionante, sensacional, não leva ao investimento mas à ostentação, à existência parasitária de camadas que não são produtivas consoante as possibilidades efectivas de produção da época: avolumam-se os sectores nobiliárquico-eclésiástico e mesmo mercantil, em detrimento da população agrícola e oficial, de modo que a «renda» — o excedente pro-

duto — acaba por ser devorada pela camada dirigente, por seu turno ensarilhada na incapacidade de re-produção económica. A que ponto chegou esse sugar, di-lo bem o juiz do povo Francisco Velho em 1632: não há nos reinos lavrador que lavre em terra própria, por quase toda ser respectivamente das igrejas, reguengos da coroa, ou foreira a diversos senhores, e os fóros e pensões, imposições e tributos imoderados.

Não foi só em Portugal, não foi até só na Península ou mesmo no mundo mediterrâneo, que a reacção senhorial, agarrando-se outra vez à terra — sobrecarregando o camponês — conquanto não despreze as novas fontes de réditos — as almadras de atuns como as capitánias rendosas ligadas ao ouro ou às especiarias —, veio colorir o capitalismo mercantil que pareceria em inícios de Quinhentos estar para triunfar. O mundo das super-estruturas mercantilizadas talvez não seja, em finais do século XVI, tão desigual quanto o julgaríamos. As diferenças que o futuro mostrará a uma luz crua, então em parte imperceptíveis, estão mais talvez no soco amplo da sociedade em que tais super-estruturas assentam: nuns casos, a sociedade global contém factores dinamizadores, não está tão espartilhada, ao passo que noutros a massa está esmagada pelo peso do Estado e do que temos chamado terciário de Antigo Regime, bem como por quadros mentais congelados e fortemente repressivos.

O mundo mudou nestes dois séculos, bem mais, provavelmente, do que os homens disso se aperceberam. Ruíram valores tradicionais, estereótipos de comportamentos tornaram-se obsoletos? Mesmo os que os defendem sentem-no confusamente, mas não se dão conta do que os substitui. Aí temos António Ferreira a perguntar-se:

«Que me aproveita a lança ensanguentada
No peito do Rei mouro, se aventuro
Perder a vida, e não ganhar cá nada?
Não ha triunfos já, não quebrar muro,
Não coroas de palma, não de louro.
Ah tempo a todo bem ingrato e duro!
Esta é a idade que chamaram d'ouro;
Tudo obedece só a este tirano.
Tanto valho, senhor, quanto entesouro.» (Carta 9)

Antítese do heroísmo e do entesourar — falta o termo da novidade: aplicar os cabe-dais. Por isso exalta a ideologia antiga (até desejaria que se cantassem os feitos heróicos de tão justas guerras, Carta 2):

«Também a guerra é necessária, e boa,
Dos inimigos defesa, medo e espanto.
Soe Portugal sempre como soa.
Tornem os jogos da Cavalaria.
Não se nos torne Cápua Lisboa.» (Carta 3)

Lá julgaríamos ouvir Gil Vicente «não queirais ser genoveses, / senão muito portugueses». E todavia o próprio Ferreira duvida:

«Quanto, Sampaio meu, quanto mais val,
Meu bom amigo, um ócio livre e honesto,
Que as Índias guerrear de Portugal!
Índia, Guiné, Brasil e todo resto
Do mundo, a que nos chama, a que convida
Em mundo assi ambicioso, e deshonesto?» (Carta 10).

Como frei Amador Arrais, mais tarde. Se acha justa a guerra contra os Mouros, não só realça os efeitos perniciosos da escravidão para o Reino (escravidão que é fruto da expansão), quanto vai muito mais longe: «Obrigados são os príncipes a velar mais por melhorar seu império que pelo ampliar». «Deus nos livre de príncipes buliçosos que não cabem em seu estado, nem tratam de o ornar, senão de lhe espaçar, e

estender os términos, e tudo querem abarcar» (cap. 3 do Diálogo V). Nos próprios *Lusíadas*, como Sérgio mostrou, em filigrana corre uma condenação do expansionismo belicista; aliás, consoante sugeriu Saraiva, o outro painel do díptico, com o poema camoneano, não será a *Peregrinação*, ou (a seguirmos Rodrigues Lapa) *O soldado prático*, correspondendo, na dualidade cervantina, à inseparável oposição de Quixote e de Sancho?

A comercialização (no sentido rigoroso que definimos) dos séculos XV e XVI gerou uma economia e uma sociedade que se auto-bloqueou em linhas rígidas, de maneira tal que não conseguiu posteriormente industrializar-se nem aceder ao universo da ciência e da cidadania. A teia de rotas através do globo, se muito uniformizou, manteve as disparidades estruturais de fundo, e na realidade o capitalismo que vai triunfar na época moderna resulta precisamente do aproveitamento das condições díspares graças à situação de dominância.

- HAMILTON (Earl J.), *Money, Prices and Wages in Valencia, Aragon and Navarra 1351-1500*, Cambridge, Massachusetts, 1936.
American Treasure and the Price Revolution in Spain 1501-1650, Cambridge, Mass., 1934.
El Florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia económica, (trad.), Madrid, 1948.
- LA RONCIERE (Charles), «La crise des changes au Moyen Âge et la découverte du Nouveau Monde», *Comptes Rendus de l'Académie des Sciences Coloniales*, t. VIII, e separata, Paris, 1928.

31. — CAPITALISMO. MERCANTILISMO. COMPLEMENTOS.

- BAECHLER (Jean), *Les Origines du Capitalisme*, Paris, Gallimard, Col. Idées, 1971.
- CLARK (Peter), direção de, *The Early Modern Town*, London, Longmans Group, Open University, 1976.
- COLEMAN (D. C.), *The British Paper Industry 1495-1860: a study in industrial growth*, Oxford, 1958.
- DEYON (Pierre), «Variations de la production textile aux XVI^e et XVII^e siècles» *Annales - E.S.C.*, 1963, n.º 5, pp. 939-955.
Le Mercantilisme, Paris, Flammarion, 1969.
- ESPINAS (Georges), *Les Origines du Capitalisme*, 2 vols., 1933-1936.
- HECKSCHER (Eli), *Mercantilism* (trad. do original sueco de 1931), London, 2 vols., 1935.
- HAUSER (Henri), «Les sel dans l'histoire», *Revue Économique Internationale*, 1927.
- EHRENBERG (R.), *Capital and Finance in the Age of the Renaissance. A Study of the Fuggers and their connections*, (trad.), London, 1928.
- FULIN (R.), «Il canale di Suez e la Republica di Venezia», *Archivio Veneto*, II, 1871, pp. 184 ss.
- JEANNIN (Pierre), *Les Marchands du XVI^e siècle*, Paris, Ed. du Seuil, 1957.
«Le cuivre, les Fugger et la Hanse», *Annales - E.S.C.*, 1955, pp. 229-236.
- KELLENBENZ (Hermann), «Industries rurales en Occident de la fin du Moyen Âge au XVIII^e siècle», *Annales - E.S.C.*, 1963, pp. 833-882.
«Les industries dans l'Europe moderne 1500-1750», *L'Industrialisation en Europe au XIX^e siècle*, Paris, CNRS, 1972, pp. 75-114.
- LE GOFF (Jacques), *Marchands et banquiers du Moyen Âge*, Paris, PUF, Que sais-je?, 1969.
- LOPEZ (Robert S.), «Les influences orientales et l'éveil économique de l'Occident», *Cahiers d'Histoire Mondiale*, t. I, 1954, pp. 594-622.
- MANDROU (R.), *Les Fugger, propriétaires fonciers en Souabe 1560-1618. Etude de comportements socio-économiques à la fin du XVI^e siècle*, Paris, Plon, 1970.
- MOLLAT (Michel), *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968.
- PIRENNE (Henri), *Les étapes de l'histoire sociale du capitalisme*, Bruxelles, 1914.
Revisions in Mercantilism, Direção de D. C. Coleman Col. «Debates in Economic History», 1969.
- RIBEIRO (Orlando) e DAVEAU (Suzanne), *La Zone Intertropicale Humide*, Paris A. Colin, 1973.
- SAYOUS (André E.), «La déchéance d'un capitalisme de forme ancienne. Augsburg au temps des grands faillites», *Annales d'Histoire économique et sociale*, 1938, pp. 208 ss.
- SCHICK (Léon), *Un grand homme d'affaires au début du XVI^e siècle: Jacob Fugger*, Paris, 1957.
- SÉE (Henri), *Les Origines du Capitalisme moderne (Esquisse historique)*, Paris, 3.^a ed., 1936.
- SOMBART (Werner), *Il Capitalismo Moderno*, Trad. e arranjo de Gino Luzzatto, Firenze, Valecchi, 1925.
La Industria, (trad.), Barcelona, Colección Labor, 1931.
Le Bourgeois, Paris, Payot, 1926.

NOTA SOBRE AS FONTES E A BIBLIOGRAFIA

1. — As fontes manuscritas vão indicadas nos fundos arquivísticos e documentais a que pertencem (sempre que possível, as instituições donde provêm).

2. — As fontes impressas vão agrupadas sistematicamente: a) segundo as regiões geográficas a que dizem respeito; b) segundo os grandes campos temáticos (moeda, escravos, etc.). Dentro de cada divisão, estão dispostas: a) ou por ordem cronológica; b) ou segundo a geografia (dentro de Ilhas Atlânticas, por exemplo, Canárias, Madeira, Açores, arquipélago de Cabo Verde); c) ou segundo o grau de generalidade, ou a) a afinidade de temas.

3. — A Bibliografia vai organizada também sistematicamente. Dentro de cada divisão, está disposta: a) por ordem alfabética (raramente); b) por ordem geográfica; c) por ordem temática.

ÍNDICE GEOGRÁFICO

A

- ABEIR: I, 73
- ABISSÍNIA: I, 188, 189, 222, 223, 238, II, 21, 22, 148, 159, 162, 200, 215, III, 123, IV, 34, 54, 114, 173
- ABRANTES: III, 181
- ABRUZZOS: II, 212
- ACAPULCO: I, 255, II, 130, 131, 138, 139, 140, III, 161, IV, 218
- ACHÉM: I, 279, II, 78, III, 10, 28, 37, 131, 132, 134, 159
- AÇOKA: I, 218
- AÇORES: I, 50, II, 15, 36, 60, 62, 63, 65, 90, 95, 96, 138, III, 46, 47, 69, 72, 88, 227, 235, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 269, 280, IV, 11, 17, 38, 94, 103, 123, 171, 201, 212, 214, 220
- ADEGETH: I, 145
- ÁDEM: I, 28, 196, 221, 222, 223, 225, 234, 235, 236, 238, 242, 254, 275, II, 37, 128, 162, 163, 180, 185, 200, 203, 204, 212, 213, III, 14, 19, 97, 98, 99, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 113, 118, 121, 132, IV, 56, 115, 116, 174
- ADJEBADIA: I, 77
- ADRAR: I, 70, 72
- ADRIÁTICO, Mar: III, 88, 89
- AFGANISTÃO: I, 209
- ÁFRICA: I, 15, 21, 189, 196, 209, 218, 249, II, 136, 162, 205, IV, 9
- ÁFRICA ORIENTAL: I, 19, 194, 206, 207
- AFURA: I, 189
- AGAÇAIM: IV, 66
- AGMHATE: I, 67, 142
- AGHMAT-WARIKA: I, 141, III, 254
- AGIA: IV, 116
- AGRA: I, 271, II, 24
- AGRASSY: III, 137
- AGUALVA: IV, 95
- AGUZ: III, 257, 263, 266
- AHAGGAR: I, 70, 77
- AHMADABAD: II, 128, 208
- AHMADABAH: I, 271
- AHMEDABAD: II, 216
- AIGUES MORTES: II, 153, III, 188, IV, 86
- ALBAFUR, Serra: I, 152
- ALCÁCER CEGUER: II, 18, III, 246, 247, 249, 256, 276, 280, 284
- ALCÁCER QUIBIR: III, 251
- ALCÁCER DO SAL: IV, 13, 139, 143
- ALCOCHETE: IV, 201
- ALE, Reino de: I, 139, IV, 39
- ALEMANHA: I, 50, 101, 102, 105, 111, 138, 254, 255, II, 9, 64, III, 84, 220, 229, 281, IV, 14, 85, 98, 143, 144
- ALENGAD: vidé tb. MANGATE
- ALENQUER: I, 31
- ALENTEJO: II, 65, 104, III, 220, IV, 7, 12, 14, 15, 17, 22, 23, 44
- ALEPO: I, 237, 254, 272, II, 129, 163, 207, 216, 222, III, 108, 113, 122, 127
- ALEXANDRIA: I, 90, 220, 234, 235, 240, 241, 255, II, 16, 147, 149, 160, 162, 164, 188, 197, 201, 207, 208, 212, 213, 214, 216, 218, 219, 221, 222, 223, III, 84, 86, 87, 88, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 102, 106, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 119, 129, 131, 132, 179, IV, 72.
- ALFARROBEIRA: I, 132
- ALGARVE: II, 51, 54, 65, 82, 87, 92, 97, III, 220, 239, 255, 265, 269, IV, 7, 12, 15, 17, 72, 73, 74, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 136, 141, 142, 200, 201, 216, 219
- ALGÈS: IV, 22
- ALJUSTREL: II, 8
- ALMADA: IV, 201
- ALMEIRIM: IV, 201
- ALSÁCIA: I, 133
- ALTA BIRMÂNIA: II, 27
- ALTER DO CHÃO: IV, 12
- ALTO GÂMBIA: I, 165, II, 150
- ALTO HARTZ: I, 133
- ALTO NÍGER: I, 161, 165, 180, II, 15, 17, 150
- ALTO PERÚ: II, 100

ALTO SENEGAL: I, 165, 180, II, 15, 17
ALTO TIGRE: IV, 60
AKKA: I, 157
AMAZONAS: II, 103
AMBOINO, Ilha de: III, 159, 160, 161, 163
AMÉRICA: vidé tb. NOVO MUNDO: II, 58, 62, 63, 136, 139, 140
AMÉRICA CENTRAL: I, 21
AMÉRICA DO NORTE: I, 21, 22
AMÉRICA DO SUL: I, 22, II, 99
AMÉRICAS: I, 20, 22
AMIR: II, 193
AMIZMI: III, 254
AMOY, Baía de: II, 208
AMSTERDAM: I, 28, II, 91
ANAFÉ: III, 252, 254, 255, 280
ANAM: II, 29
ANATÓLIA: II, 33, 147, 203, III, 101
ANCHEDIVA: I, 139
ANCONA: II, 223
ANDALUZIA: I, 176, II, 14, 18, 53, 57, 65, 83, 87, 92, 93, 142, III, 219, 230, 254, 265, 269, 270, 271, 274, 276, 277, 278, 279, IV, 12, 17, 39, 122, 127, 129, 136, 142, 171
ANDARGUERY: I, 212, II, 186
ANGARICA: II, 189
ANGEDIVA, Ilha: II, 171, 172, 179, 180, 183, 193, III, 98, IV, 62
ANGERA, Vale de: III, 246
ANGOLA: I, 209, II, 19, 98, 101, 102, 104, 105, 106, 135, 136, III, 36, 69, IV, 145, 164, 165, 172, 173, 178, 193, 195, 197, 216
ANGOXA: I, 190, 191, 196, 203
ANNABERG: I, 133, II, 91
ANNAM: vidé COCHINCHINA
ANO BOM, Ilha do: IV, 95
ANTILHAS: I, 21, 22, 51, 210, 211, II, 23, 55, 62, 63, 64, 94, 95, 96, 97, 98, III, 47, IV, 33, 41, 44, 47, 101, 107, 176, 177, 193, 197
ANTUÉRIA: I, 28, 47, II, 9, 10, 11, 12, 56, 64, 65, 67, 69, 80, 82, 84, 85, 89, 91, 93, 99, 109, 110, 111, 153, 156, 165, III, 64, 65, 85, 88, 89, 92, 93, 181, 184, 185, 186, 187, 189, 200, 211, 228, 229, IV, 85, 98, 99, 128, 215, 216, 217
APÚLIA: II, 222
ARÁBIA: I, 17, 18, 22, 221, 232, II, 24, 189, 190, 201, 202, 203, 205, 209, 211, 213, 214, 215, 216, 217, 218, III, 45, 132, IV, 174
ARÁBICO, Golfo: II, 161
ARAGÃO: I, 109, 110, 113, 124, II, 51, 212, IV, 11, 125, 152, 175
ARAVALLI, Monte: II, 204
ARCADE: I, 211
ARGUIM: I, 50, 76, 129, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 174, 175, 176, 177, 202, II, 16, 17, 52, 54, 60, 86, 161, III, 176, 190, 204, IV, 46, 74, 156, 168, 181, 195
ARGUIM, Ilhas de: IV, 133
ARMÊNIA: II, 213
ARRAÇÃO: IV, 175
ARRAKAN: II, 26, 27, 28, 30, 130
ARZILA: I, 140, 143, II, 57, 86, 149, III, 174, 175, 247, 249, 250, 256, 269, 271, 272, 278, 280, 281, 282, 284, IV, 9, 12, 33, 130, 192, 193, 196, 205
ASER: IV, 56
ÁSIA: I, 17, 18, 22, 257, II, 136
ASSAM: II, 210

ASSÍRIA: IV, 60
ASTRAKHAN: IV, 209
ASTÚRIAS: IV, 11
ASUNCIÓN: II, 100
ATOUGUIA: II, 146, IV, 122
AUDAGHOSTE: I, 67, 86
AUDEM: vidé tb. UADAM: II, 149
AUDJALA: I, 77
AUGSBURG: III, 58, 63
AUKAR: I, 154
AULIL: I, 156, 159
AUSTRÁLIA: II, 78
AVÁ, Reino de: I, 216, II, 27, 206
AVEIRO: IV, 22, 125, 134, 138, 139, 141, 142
AVINHÃO: I, 111
AWFAT, Reino de: IV, 115
AXEM: I, 169, 170, 172, 175, II, 18, III, 214
AXUM: I, 189, 223
AZAMOR: I, 144, II, 85, III, 177, 252, 256, 257, 259, 260, 262, 263, 264, 265, 276, IV, 130, 131, 191, 196
AZOGUI: I, 73, 76

B

BAB EL MANDEB: I, 19, 206, II, 200, 201, III, 97, 98, 103, 105, 107, 110, 112, 124, 131, 131
BABILÓNIA: III, 94
BAÇAIM: II, 121, 126, 189, III, 49
BACHAN: II, 196, vidé tb. PACHAN
BAÇORÁ: II, 222, vidé tb. BASSORAH
BACTRIANA: I, 275
BAGANGAN, Ilha de: II, 26
BAGDAHD: I, 28, 219, II, 127, III, 127
BAHIA: IV, 103, 104, 166, 167, 172, 193
BAIONA DE GALIZA: II, 12
BALAGHATE: I, 279, II, 43, 77, 126, 128, 432, 135, 200, 207, 214, 215, 218, III, 57, 171, IV, 61
BALCÁS: III, 88
BANBANDYANALO: I, 189
BAMBUK: I, 152, 153, 160, 164
BAMO: II, 27
BANDA, Ilha de: II, 31, 131, 132, 194, 195, 199, III, 36, 76, 104, 116, 136, 137, 138, 139, 143, 144, 146, 148, 149, 150, 153, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, IV, 66, 67, 175
BANDEL: IV, 59
BANI: IV, 39
BANKA, Ilha de: III, 162
BANTAM: III, 162
BANTÃO: II, 132
BARBARIA: I, 129, 143, 159, 240, III, 91, IV, 190
BARBORÁ: II, 204, III, 106, 107, 111, 112
BARCA: I, 77
BARÇALOR: II, 189, 200, III, 24, 33, 34, 40, IV, 54, 57, 62
BARCELONA: II, 51, 56, 149, 162, IV, 152, 176
BARDELA, Ilha de: III, 38
BARISA: I, 156
BAROCHE: I, 267
BARRAMEDA, San Lucas de: vidé SAN LUCAS DE BARRAMEDA
BARREIRO: IV, 201
BARUS: II, 208
BASILEIA: I, 29
BASRA: III, 247

BASSAIM: II, 203, 214, 215, III, 70 (fig. 2), 118, IV, 62, 63, 147
BASSORAH: I, 28, 226, 231, 232, 236, 254, II, 126, 147, III, 125, 126, 128, 133, IV, 57, 60
BATA: II, 29
BATÁVIA: II, 128, IV, 114
BATI: IV, 158
BATICALÁ: I, 278, 280, II, 40, 41, 45, 189, 200, 212, 213, 214, III, 25, 32, 129, 130, IV, 62, 63, 115, 117, 118
BATJAN: III, 149, 150: vidé tb. BACHAN e PACHAN
BATOCHINA: IV, 67, vidé tb. HALMAHERA
BAZAROUTO: II, 205
BEDJAIA: II, 149
BEIRA: IV, 7, 38
BEIRA LITORAL: IV, 13
BEIRUTE: I, 234, 235, 236, 240, 241, 255, II, 147, 201, 207, 208, 214, 216, 219, 221, 222, III, 84, 86, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 115, 125
BEJA: II, 163, IV, 21
BELAS: II, 146
BELÉM: III, 47
BELGRADO: I, 56
BENASTRI: III, 107
BENCALES: II, 186
BENGALA: I, 28, 208, 253, 257, 262, 264, 271, 276, II, 24, 25, 26, 30, 31, 125, 126, 127, 128, 130, 134, 185, 188, 189, 190, 198, 199, 200, 204, 209, 210, 214, 216, III, 78, 104, 106, 114, 170, IV, 53, 64, 65, 115, 116, 117, 146
BENGALA, Golfo de: II, 24, 32, 78, IV, 147
BENGUELA: II, 19, 162, IV, 37
BENI GUMI: I, 85
BENI MAGRE, Montes dos: III, 261
BENIM, Costa de: II, 151
BENIM, Reino de: I, 169, II, 17, 18, 84, 98, 152, 153, 155, 156, IV, 47, 48, 162, 163, 164
BERBÉRIA: II, 10, 149
BERGEN-OP-ZOOM: III, 184
BÊTELE, Rio do: II, 202
BHAMU: I, 215
BIARRITZ: IV, 123
BIDAR, Reino de: IV, 174
BIJAPOR, Reino de: II, 24, III, 130
BIJOREI: I, 162
BILBAU: III, 182, 183, IV, 128
BINTOMBO, Rio: I, 166
BIRMÂNIA: vidé tb. BREMÁ: I, 215, II, 26, 198, 214, IV, 25
BISCAIA: I, 45, III, 204, IV, 211
BISNAGA: I, 276. Ver VIJAYANÁGAR
BIZANTINO, Império: I, 99, 101
BLAD-es-Sudan: I, 125
BOA ESPERANÇA, Cabo de: I, 184, 194, 199, 218, II, 36, 104, 165, 169, 180, 205, III, 44, 47, 82, IV, 47
BOÊMIA: I, 103, 104, 105, 111, 112, 113, 133, 255
BOJADOR: I, 17
BOJADOR, Cabo: I, 145, III, 193
BOMBAIM: II, 203
BONA: I, 169
BOP: I, 166
BORNEU, Ilha de: I, 212, 213, II, 26, 27, 31, 132, 208, 214, IV, 148
BORORO: I, 204
BOTONGA: I, 188
BOTUAN, Rio de: I, 213

BOURO, I, 197
BRANCO, Cabo: I, 145, IV, 132, 133
BRASIL: I, 21, 22, 40, 175, 176, 209, II, 14, 24, 65, 99, 100, 102, 103, 136, 156, III, 47, 48, 64, 69, 285, IV, 10, 26, 27, 33, 38, 43, 47, 49, 50, 69, 79, 81, 99, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 111, 112, 113, 133, 136, 137, 166, 172, 173, 178, 180, 184, 185, 189, 190, 193, 199, 202, 217, 218, 219
BRAVA: II, 205, 211, III, 98, IV, 173
BREMÁ: I, 216, vidé tb. BIRMÂNIA
BRESCIANO: II, 212
BRETANHA: IV, 17, 122
BRINDISI: I, 88
BRISCO: I, 45
BRISTOL: IV, 83, 122
BROACH: I, 267
BRUGES: I, 29, 128, II, 9, 10, 56, 82, 149, 151, 155, III, 54, 92, 184, 192, IV, 72, 88, 212, 213, 215
BRUXELAS: III, 178
BU REGREG: III, 252, 267
BUARCOS: II, 95, IV, 12
BUBI, Rio: I, 185, 196
BUENOS AIRES: I, 47, II, 100, 101, IV, 193
BUGIA: I, 88, IV, 72
BUGUBA, Rio: I, 162, 164, 165
BULHÕES, Vale dos: IV, 70, 73, 74
BURÉ: I, 153, 156, 164
BURGOS: III, 55, 179, 203, 204
BURHANPOR: II, 74, 128
BURIAS: I, 214
BUTUA: I, 184, 188, 195, 196
BYMA, Ilha de: vidé tb. SUMBAVA: I, 212, II, 31, 193, 209, 215

C

CABEDELLO: IV, 120
CABO VERDE, Ilhas de: I, 19, 28, 151, 167, III, 44, 47, 192, IV, 36, 41, 46, 48, 95, 134, 145, 159, 160, 168, 171, 192, 195, 196, 197, 199, 201
ÇACAMPOM: II, 186, vidé SAKANPONG
CACAN: IV, 59
CACHEMIRA: I, 216, 263, 264, II, 216
CACÊU, Rio: I, 151, 162, IV, 162, 189
CÁDIZ: IV, 98, 138, 171
CAIRO: I, 28, 89, 152, 157, 160, 183, 209, 221, 222, 223, 235, 238, 268, II, 37 (fig. 9), 162, 163, 164, 169, 191, 195, 197, 201, 203, 204, 216, 221, 223, III, 28, 81, 83, 87, 88, 89, 90, 91, 94, 96, 97, 99, 102, 103, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 116, 121, 125, 132, 133, IV, 70, 217
CALAIATE: II, 202
CALAN: II, 29
CALECOULÃO: II, 185, III, 24, 33, 40
CALHETA: IV, 77, 80
CALICUTE: I, 33, 210, 221, 236, 244, 277, II, 28, 82, 147, 159, 163, 164, 166, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 183, 184, 185, 189, 190, 191, 193, 197, 199, 200, 204, 208, 209, 210, 212, 213, 216, 218, 219, 222, III, 7, 8, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 25, 27, 28, 31, 33, 36, 38, 39, 88, 89, 92, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 104, 106, 109, 110, 114, 115, 117, 119, 121, 129, 134, 135, IV, 62, 63, 115
CÂMARA DE LOBOS: IV, 77, 81

CAMBAIA: IV, 58, 61, 63, 116, 173, 174, 181
CAMARÃO, Ilha de: I, 240, III, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 119
CAMARINES: I, 213
CAMARÕES, Monte dos: II, 17
CAMBAIA: I, 162, 190, 191, 192, 200, 204, 213, 235, 248, 265, 266, 268, 277, II, 18, 21, 37, 38, 40, 70, 125, 128, 172, 180, 185, 199, 200, 203, 204, 211, 212, 213, 214, 215, III, 14, 16, 18, 78, 79, 98, 104, 116, 117, 118, 121
CAMBAIA, Mar de: III, 97
CAMBAIETE: II, 208, 215, 216
CAMBAMBE: II, 105, 106
CAMBODJA: I, 216
CAMPAR: II, 186
CAMPO MAIOR: IV, 12
CANANOR: I, 139, 253, 277, 281, II, 37, 163, 171, 172, 175, 176, 177, 179, 182, 184, 189, 190, 213, 216, III, 7, 8, 11, 12, 13, 18, 20, 22, 23, 24, 28, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 40, 41, 47, 62, 71, 97, 101, 104, 114, IV, 117
CANARÁ: vidé tb. KANNARÁ: I, 208, II, 69, 70, 76, 77, III, 130, IV, 116
CANÁRIAS: I, 17, 50, 177, II, 15, 17, 18, 62, 90, III, 47, 204, 241, 242, 244, IV, 14, 17, 46, 73, 79, 93, 98, 101, 111, 131, 132, 153, 154, 171, 175, 190, 195, 213
CANDAHAR: I, 261
CANIÇO: IV, 81
CANTÃO: II, 137, 207
CANTOR: I, 152, 160, 161, 162, 174, 180, 209, II, 54, 55
CAPARICA: II, 95
CAPELANGAM, Serras de: II, 206
CAPOCATE: II, 167
CARDES: I, 177
CARTAGO: I, 68
CARAMALCA, Vale de: IV, 102
CARAPATAM: IV, 61
CASAL DA MARINHA: II, 95
CASAMANBA, Rio: I, 162
CASE, Rio: I, 164, 166
CÁSPIO, Mar: I, 18
CASTELA: I, 95, 102, 105, 122, 125, 130, 133, 144, 168, II, 12, 13, 52, 53, 54, 55, 57, 60, 62, 65, 82, 83, 85, 92, 99, 147, 155, III, 71, 182, 272, 279, 280, IV, 11, 12, 14, 19, 90, 125, 127, 139, 143, 175, 176, 196
CASTRO MARIM: II, 92
CATAIO: I, 17, 21, 22, 210, II, 161, 197, 200
CATALUNHA: I, 31, 45, II, 145, 147, 212, IV, 171
CATENDUANES: I, 213
CAVEIRA, Serra da: II, 8
CAXÊM: vidé tb. QISHN: II, 211
CAYOR: I, 151
CEARÁ: IV, 106
CEILÃO, Ilha de: I, 19, 22, 210, 231, 377, II, 78, 126, 127, 129, 130, 180, 183, 185, 188, 191, 192, 193, 194, 199, 203, 205, 210, 213, III, 7, 14, 15, 26, 28, 29, 37, 45, 62, 76, 79, 106, 115, 164, 166, (fig. 5), 167, 168, 169, 170, IV, 64, 117, 219
CELEBES, Ilhas: v. tb. MACASSAR: I, 213, III, 147
CERAM, Ilha de: II, 194, 195
CESTOS, Rio dos: II, 151
CEUTA: I, 69, 118, 125, 129, 140, 142, 143, 154, 174, II, 14, 52, 150, III, 174, 176, 177, 191, 193, 232, 245, 246, 248, 249, 250, 251, 255, 278, 280, IV, 12,

33, 70, 129, 138, 154
CHACANAI, Vale de: IV, 102
CHALE: vide tb. CHALYAT: II, 213, III, 21, 27, 33, 37, 39, 40, 41, 42, (fig. 1), 62, 71
CHALYAT: vidé tb. CHALÉ
CHAMPAGNE: IV, 211
CHAN-SI: vidé tb. XAMCY: II, 206
CHAÛIYA: vidé tb. ENXOVIA: III, 255
CHAUL: I, 200, 202, 205, 208, 277, 280, II, 40, 121, 126, 203, 214, III, 95, 99, 100, 101, IV, 62, 115, 174
CHICAMBA: I, 198
CHICOA: vidé tb. CHICOVA
CHICOVA: II, 106, 135, 136
CHINA: I, 19, 51, 208, 211, 215, 216, 217, 231, 232, 253, 255, II, 7, 8, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 48, 49, 76, 77, 86, 116, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 193, 197, 198, 199, 204, 205, 206, 207, 208, 211, 215, 216, 217, 222, III, 28, 35, 36, 64, 78, 79, 117, 132, 157, 163, 173, IV, 35, 70, 117, 146, 148, 149, 190, 210, 217, 218
CHINA, Mar da: I, 210
CHINCEU: II, 208
CHINGUETTI: I, 73
CHIOS: III, 50, 113, IV, 51, 89
CHIPRE: III, 95, IV, 70, 137
CHIRE, Rio: IV, 54
CHIRORO: I, 185
CHITOR: II, 204, 208, 209, 216
CHITUA, Rio de: III, 106
CHOGOKU: II, 137
CHYADMA: III, 255
CILÍCIA: III, 102
CIPANGO: I, 21, 22, 210, II, 161
CIPANGO-OFIR: I, 209, 215
CIVITA VECCHIA: IV, 89
COBRE, Rio do: I, 183, IV, 54
COÇAIR: vidé tb. KOSEIR: II, 201
COCHIM: I, 28, 139, 238, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 254, 279, 281, II, 10, 37, 41, 43, 44, 45, 47, 58, 71, 72, 75, 76, 89, 118, 126, 129, 132, 138, 141, 171, 172, 173, 175, 176, 177, 178, 179, 184, 185, 187, 189, 193, 199, 203, 215, 216, III, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 47, 49, 50, 52, 54, 55, 61, 62, 64, 71, 72, 74, 78, 96, 97, 98, 99, 101, 106, 118, 129, 155, 169, 171, IV, 62, 64, 117, 118, 168, 174
COCHINCHINA: vidé tb. ANNAM: I, 216, II, 29, 198, 204, 210
COIA: I, 167
COIMBRA: I, 120, II, 145, III, 228, IV, 13, 22, 37, 38, 73, 119, 170
COINA: IV, 47, 201
COLMAR: I, 29
COLÔMBIA: II, 24
COLOMBO: II, 129, III, 167, 169
COLUFE, Rio: I, 162
COMORIM, Cabo: II, 180, 184, 200, 209, 217, III, 38, 98
COMOROS, Ilhas: I, 251, II, 189, 205
CONAKRY: I, 166
CONGO: II, 14, 18, 19, IV, 162, 164, 165
CONSTANTINOPLA: I, 104, 237, 272, II, 129, 145, 147, 160, 188, 223, III, 71, 88, 101, 103, 112, 113, 115, 119, 120, 180, IV, 72, 84, 87, 125

COREIA: I, 215, II, 36, 137
CORFU: III, 91, 178
COROMANDEL: I, 274, 276, 278, II, 30, 76, 185, 192, 193, 198, 199, 200, 204, 209, 212, 215, III, 14, 98, 165, 170, IV, 64, 65, 190
CORRENTES, Cabo das: I, 184, 198
CORUBAL, Rio: I, 162
CORUCHE: II, 91
CORVO, Ilha do: III, 48
COSMIM: II, 27
COSTA DA ARÁBIA: III, 59
COSTA DA MALAGUETA: vidé MALAGUETA, Costa da
COSTA DO MARFIM: I, 153
COSTA DO CABO: I, 153
COULÃO: I, 277, 280, II, 37, 43, 44, 147, 178, 179, 183, 185, 189, 190, 198, 200, 222, III, 7, 8, 11, 20, 21, 22, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 37, 40, 41, 62, 71, 98, 104, 129
COÛS: vidé tb. KOUS BEHAR: II, 204
CRANGALOR: II, 183, III, 17, 19, 30, 107
CRANGANOR: I, 242, II, 179, 185, 193, III, 21, 39, 40
CREMONA: III, 208
CRETA: IV, 70
CUAMA, Rio: IV, 54 vidé tb. ZAMBEZE, Rio
CUBA: IV, 101
CUBO, Ilhas do: IV, 175
CUERNAVACA: IV, 110
CÚRIA MÚRIA: II, 177
CURIATE: IV, 57

D

DAHUL: II, 202, 214, III, 14, 100, 115
DABHUL: II, 189
DACRUR: I, 222
DAHLAK: I, 222, 223, III, 107, 110, 112
DALACA: I, 222
DAUTABAD: II, 202
DAMÃO: I, 266, 267, 268, II, 121, 126, 214, III, 118, 126, IV, 61, 62
DAMASCO: I, 235, 236, 254, II, 149, 163, 182, 188, 197, 201, 207, 212, 219, 221, 222, III, 85, 89, 91, 94, 95, 99, 103, 109, 110, 113, 114, 121, 125, 127, 128, 133
DAMBARARI: I, 185
DAMIETA: III, 94
DAMUTE, Reino de: I, 223, IV, 174
DANTZIG: II, 11
DAR'A: I, 79, 141, 178
DARU: I, 211
DEKKAN: I, 209, 218, 257, 260, 262, 263, 268, 271, 273, 274, 278, 279, 280, II, 38, 70, 118, 125, 189, 200, 203, 208, 213, 214, 217, IV, 174
DELHI: I, 259, 262, 263, 268, 271, II, 25, 37, 38, 40, 118, 209, 216, IV, 61
DELI, Monte: I, 223, 238, 243
DESERTA, Ilha: III, 233
DHOFAR: II, 203, 211, III, 112
DIAMPOR: III, 38
DIARESSI: I, 155
DIOMBOKO: I, 155
DIU: I, 200, 204, 243, 267, 277, II, 38, 40, 121, 126, 215, III, 16, 26, 38, 44, 80 (fig. 3), 99, 100, 101, 102,

104, 105, 106, 116, 117, 118, 120, 121, 125, 130, 131, 135, 171, 287, IV, 62, 63, 146, 174, 216
DIUL: IV, 57, 146
DIAMBI, Rio: I, 211, 212, II, 30, 186
DJBALA: III, 246
DJEDDAH: I, 205, 223, 235, 236, II, 163, 200, 201, 216, III, 94, 99, 103, 107, 108, 110, 111, 112, 129, 131
DIENNÉ: I, 154, 158, 159, 160, 180, II, 15
DJILOLO: II, 195
DJOR FATTAN: II, 185
DONDI: I, 29
DOURO, Rio: IV, 15, 33, 37, 120, 121, 122, 126
DROGAS, Arquipélagos das: III, 151, 158, 162, 163, 164
DUAS PARTES, Aldeia das: I, 168, 169
DUCHOLY: II, 42, 77
DUKKALA: vidé tb. DUQUELA: III, 255, 260, 262, 263
DUNKERKE: II, 111
DUQUELA: vidé tb. DUKKALA: I, 252
DZUNGÁRIA: IV, 209

E

ECHIZEN: II, 137
EGIPTO: I, 78, 87, 90, 91, 104, 140, 152, 160, 180, 181, 183, 206, 219, 220, 222, 223, 233, 235, 239, 240, 271, II, 15, 17, 24, 149, 160, 165, 203, 207, 212, 214, 216, III, 83, 86, 87, 95, 96, 100, 101, 102, 103, 105, 109, 111, 117, 118, 119, 123, 124, IV, 35, 70, 151, 174, 211
EL MDINA: III, 259, 260, 261
ELBING: III, 190
ELI, Monte de: II, 189, 190, III, 13
EMIU, Rio: I, 152
EN-NASIR Faraj: I, 221
ENDE, Ilhas de: vidé tb. SUMBA II, 193, 209
ENTRE DOURO E MINHO: I, 145, II, 62, III, 235, 243, IV, 7, 13, 22, 30, 38, 85, 93, 120, 126, 134, 139, 219
ENXOVIA: vidé tb. CHAÛIYA
ERITREIA: I, 222
ERIVAN: II, 127
ES SKYAT: III, 266
ESCANDINÁVIA: I, 19, 21
ESCLAVÓNIA: III, 96
ESCRAVOS, Praia dos: II, 151
ESCRAVOS, Rio dos: III, 196, 211, IV, 161, 195
ESMIRNA: I, 272, II, 129
ESPANHA: I, 46, 56, 101, 138, 209, 210, 252, II, 13, 14, 53, 55, 56, 57, 58, 64, 65, 87, 93, 97, 98, 109, 120, 133, 138, 139, 164, 207, 212, III, 64, 97, 140, 180, 181, 187, 188, 219, 271, 272, 280, IV, 18, 37, 71, 102, 125, 128, 142, 145, 171, 218
ESPANHOLA, Ilha: IV, 101 vidé tb. HISPANIOLA, Ilha; HAITI; S. DOMINGOS, Ilha
ESPARTEL, Cabo: IV, 130
ESPECIARIAS, Ilhas das: II, 199
ESPÍRITO SANTO, Rio do: I, 184, IV, 104, 166, 167
ESTREITO DE GIBRALTAR: I, 125, II, 93, III, 181
ESTREITO DE MAGALHÃES: I, 46
ESTREITO DE MECA: I, 191, 223, 236, 239, 240, 254, 268, II, 170, 199, III, 14, 16, 17, 22, 59, 95, 96, 98, 104, 105, 122, 124

ESTREITO DE SINGAPURA: II, 126
ESTREMADURA: IV, 7, 13
ETCHU: II, 137
ETIÓPIA: I, 15, 206, II, 157, IV, 167
EUROPA: I, 18, 22, 50, 109, 110, 128, 129, 138, 237, 239, 249, 271
ÉVORA: II, 87, 91, IV, 11, 21, 22, 91
EXTREMO-ORIENTE: I, 21, 22, 209, 210, II, 36, 45, 46, 48, 49

F

FAIAL, Ilha do: III, 243, IV, 81
FALÉMÉ, Rio: I, 155
FAMAGUSTA: III, 110
FANSUR, Reino de: II, 208
FARAUI: I, 155
FARIMBRAÇO: I, 153
FARO: I, 143
FARRINGHIA: I, 166
FARO: I, 124
FATOBOIA: I, 213
FEDALA: III, 254
FELU, Rio: I, 151, 156, 180
FERNANDO PÓ, Ilha de: IV, 96
FERRARA: I, 138
FERRARIA: IV, 200
FERRO, Ilha do: II, 14
FEZ: I, 67, 140, 142, 152, 179, 182, II, 86, 149, 162, III, 174, 175, 176, 260, 261, 281, 282, 283, IV, 33, 71, 87, 216
FEZZAN: I, 70, 77, 222
FUIGUIG: I, 80
FILIPINAS: I, 213, 214, II, 32, 130, 131, 132, 133, 138, 139, 140, III, 161, 162, 163, IV, 35, 184
FIRANDO, Ilha de: I, 215
FLANDRES: I, 103, 114, 129, II, 9, 10, 12, 51, 54, 67, 83, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 157, 160, 222, III, 88, 89, 92, 93, 95, 97, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 190, 225, 227, 228, 281, IV, 17, 72, 74, 78, 83, 84, 85, 88, 89, 93, 96, 98, 128, 138, 143, 144, 145, 211, 217
FLORENÇA: I, 29, 102, 128, 133, 135, 143, 239, II, 56, 149, 160, III, 71, 179, 180
FLORIDA: I, 22, IV, 43
FOGO, Ilha do: IV, 47
FORCADOS, Rio dos: IV, 48, 163
FORÉCARIAH: I, 166
FORMOSA, Ilha: I, 17, 215
FORMOSO, Rio: II, 152, IV, 163
FORNOS do Val do Zebro: IV, 200
FORTEVENTURA, Ilha de: II, 14
FRANÇA: I, 101, 103, 104, 105, 106, 109, 124, 141, 236, 237, II, 57, 68, 82, 98, 111, 155, 156, 212, III, 84, 95, 97, 112, 186, 189, 190, 220, 224, 227, 229, IV, 14, 71, 84, 128, 138, 218
FRANGASICK: I, 151
FRANKFURT: III, 93
FREETOWN: I, 169, 166
FREIBERG: I, 133, II, 91
FRIO, Cabo: IV, 166
FUKIEN: II, 137
FUNCHAL: IV, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 86, 89, 92
FURNA de Santana: I, 166
FUTA Djalón: I, 152, IV, 41
FUTA TORO: I, 155

G

GADIAGARA: I, 155
GADIARA: I, 155
GALINHAS, Rio das: I, 167
GALIZA: I, 15, II, 65, 87, 93, 155, IV, 11
GÂMBIA, Rio: I, 151, 152, 160, 161, 162, 164, 180, 182, II, 16, 151, IV, 29, 30, 39, 40, 158, 189, 195
GAMBOAS, Rio das: I, 166
GAND: I, 29
GANDHAR: I, 261
GANGARAN: I, 152, 153, 156, 160, 164
GAO: I, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 180, II, 17
GARIBIL: I, 155
GARÇAS: I, 145
GATÓ vidé UGATÓ
GEBÁ, Rio: vidé tb. GRANDE, Rio: I, 153, 162, II, 148, 150, 151, IV, 158
GEBU: IV, 162
GELU, Montes: I, 152
GÉNOVA: I, 29, 102, 106, 139, 142, 238, 240, II, 52, 56, 82, 149, 223, III, 87, 89, 218, IV, 84, 86, 87, 152
GEREZ, Serra do: IV, 8, 38
GHADAMÉS: I, 70
GHANA: I, 67, 73, 89, 140, 153, 154, 155, 156, 180
GHARB: III, 281, IV, 130
GHATES: I, 70, II, 184, 189, 200, 214
GHARU: I, 155
GIBANDOR: IV, 40
GIBRALTAR: I, 180, III, 278, IV, 129, 212
GILOLO: III, 143, 144, 158
GOA: I, 28, 31, 49, 51, 201, 202, 204, 208, 221, 232, 236, 238, 239, 241, 242, 243, 247, 248, 249, 250, 251, 254, 265, 274, 276, 277, 278, 279, 280, 281, II, 10, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 89, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 129, 132, 134, 138, 140, 141, 163, 186, 202, 203, 204, 215, III, 24, 28, 29, 33, 34, 35, 36, 40, 44, 46, 48, 49, 50, 76, 78, 79, 105, 106, 107, 110, 124, 125, 142, 154, 158, 160, 162, 163, 165, 169, 171, 197, IV, 53, 62, 63, 115, 118, 147, 204
GODJAM: I, 223
GOGA: II, 216
GOLCONDA: II, 24
GOMERA: IV, 98
GOTTESBURG: I, 133
GRÁ-BRETANHA: III, 187, 188, IV, 138
GRÁ-CANÁRIA: II, 14, III, 241, 244, IV, 98
GRANADA, Reino de: I, 142, 147, II, 98, 142, III, 97, 181, 247, 255, 270, IV, 71, 72, 74, 181
GRANDE, Rio: vidé tb. GEBÁ, Rio: I, 162, 167, 174, IV, 41
GRÁNDOLA: IV, 21
GRÃO MOGHOL, Estados do: II, 24
GRÉCIA: II, 221, IV, 174
GRONELÂNDIA: I, 21, 22, IV, 136
GUADALQUIVIR: II, 60
GUADIANA, Rio: IV, 18, 126
GUARDAFUI, Cabo de: I, 199, II, 177, III, 98, 104, 112
GUARI: I, 160
GUER, Cabo de: III, 192, 193, IV, 71
GUIMARÃES: I, 249, II, 62, 90, IV, 15, 22, 112, 119, 170
GUINALÁ: I, 162

GUINÉ: I, 38, 129, 139, 141, 143, 147, 151, 161, 162, 165, 168, 174, 175, 176, 207, 222, 255, II, 7, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 52, 53, 54, 55, 56, 60, 63, 69, 81, 84, 86, 98, 148, 151, 156, 157, 160, 161, 163, 165, III, 53, 77, 78, 174, 190, 209, 233, IV, 10, 22, 23, 30, 31, 33, 34, 36, 39, 41, 46, 47, 48, 53, 74, 79, 86, 95, 133, 134, 153, 157, 159, 160, 161, 167, 168, 172, 179, 189, 193, 197, 212, 216
GUINÉ, Golfo da: I, 170, 171, 176, 190, II, 17, 160, III, 78, IV, 31, 145
GUIPÚZCOA: IV, 11
GUNTUR: IV, 117
GUNUAPE: II, 194
GUNUVUTUA: I, 184
GUZERATE: I, 190, 191, 204, 207, 208, 212, 248, 262, 265, 266, 270, 271, 272, 274, II, 7, 21, 24, 30, 32, 37, 38, 45, 76, 77, 125, 128, 132, 140, 199, 200, 203, 204, 207, 209, 212, 213, 214, 215, 216, 217, III, 16, 19, 29, 79, 97, 99, 103, 104, 109, 116, 117, 128, 132, 170, IV, 63, 116
GUZULA: I, 72, 141
GYNA: I, 152

H

HABT: III, 247, 251
HADRAMAUTE: II, 211, III, 121, IV, 56
HADRAR: II, 211
HAI-NAN, Ilha de: I, 210, II, 193
HALMAHERA: vidé DJILOLO
HAMBURGO: III, 65
HARMOUCHE: I, 167
HAUZ: I, 141, III, 254
HILY: II, 185
HINDO-KUSH: I, 258
HINDUSTÃO: I, 218, 257, 259, 260, 263, 264, 268, 271, 273, 281, II, 7, 24, 37, 38, 118, 133, 140, IV, 70
HIRIK, Cabo: I, 70, 150
HISPAHAN: II, 127
HISPANIOLA, Ilha: vidé tb. HAITI: IV, 25, 42
HOJÉ: II, 22
HOLANDA: II, 29, 55, 128
HONDO, Ilha de: II, 137
HONDURAS: II, 94, IV, 177
HONFLEUR: I, 244, II, 156
HOÛARA: I, 67
HUNGRIA: I, 133, 254, 255, II, 11

I

IDJIL: I, 181
IÉMENE: III, 98, 108, 109, 116, 119
ÍDOLOS, Ilhas dos: vidé tb. LÓS, Ilhas dos: I, 166, IV, 41
IKUNO: II, 137
ILHAS BRITÂNICAS: I, 19, II, 69
ILHÉUS: IV, 103, 104, 166, 167, 172
INABOA: II, 137
ÍNDIA: I, 15, 19, 20, 21, 22, 28, 39, 55, 139, 173, 178, 183, 184, 193, 197, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 223,

224, 236, 237, 240, 244, 246, 247, 254, 258, 262, 266, 268, 272, 278, II, 9, 10, 11, 14, 18, 19, 24, 27, 28, 29, 32, 36, 41, 46, 48, 49, 57, 59, 60, 65, 76, 77, 89, 92, 119, 121, 125, 127, 128, 130, 134, 135, 136, 140, 147, 154, 156, 160, 162, 163, 166, 168, 169, 171, 172, 174, 175, 178, 179, 180, 184, 185, 187, 188, 189, 200, 201, 202, 203, 204, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 218, 220, III, 8, 9, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 35, 38, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 82, 88, 89, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 115, 116, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 127, 131, 134, 136, 150, 154, 157, 160, 162, 163, 285, IV, 10, 34, 55, 58, 61, 63, 69, 70, 113, 114, 115, 144, 146, 147, 167, 174, 184, 187, 203, 210, 219
ÍNDIA Portuguesa: I, 253, II, 45, 48, 49, 96
ÍNDIAS de Castela: IV, 94, 102, 160, 165, 172, 177, 178, 179, 180, 193, 197, 203, 215, 217, 218
ÍNDIAS Ocidentais: I, 22, II, 61, 62, 64, 90, 94, 95, 97, 98, 109
ÍNDIAS Orientais: I, 22, 51, 242, 244, 249, 250, 253, II, 70, 74, 78, 83, 93, 96, 109, 211, III, 77
INDO, Rio: IV, 115, 116
INDOCHINA: I, 19, 21, 216, II, 28, 29, 32, 193
INDONÉSIA: IV, 148
INGLATERRA: I, 101, 102, 104, 111, 124, 133, 177, 233, II, 82, 111, 128, 228, III, 71, 89, 95, 97, 101, 176, 193, IV, 85, 89, 122, 211
INHAMBANE: I, 198, 201, IV, 32, 34
INSULÍNDIA: II, 204, IV, 58
INYANGA: I, 184, 185
IRASUE: III, 125, 127
IRLANDA: II, 93
IRRAUADDI: II, 206
ISLAME: I, 101, 200, 205, 206, 207, 261, 273, II, 162
ISPAHAN: IV, 59, 60
ITÁLIA: I, 103, 110, 124, 128, 135, 138, 140, 143, 235, II, 56, 57, 111, 147, 161, 212, III, 82, 83, 88, 97, 179, IV, 31, 70, 71, 89, 128
ITAMARACÁ: IV, 104
IWAMI: II, 137
IZARRAR: I, 144

J

JAMAY: II, 218
JAMBO: II, 201, ver tb. YEMBO
JANGOMÁ, Reino de: I, 216, II, 206
JAPÃO: I, 211, 215, 255, II, 34, 35, 36, 49, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 207
JAUMPOR: I, 263
JAVA, Ilha de: I, 18, 211, 212, II, 30, 31, 128, 131, 132, 187, 188, 193, 198, 199, 208, 209, 213, 215, 217, III, 26, 157, 159, IV, 65, 66, 70, 148, 210
JEREZ: III, 272
JERUSALÉM: I, 20, 178, II, 162
JOACHIMSTAL: I, 133, 138, II, 91
JOHOR: II, 29
JOMORE: I, 216
JUDÁ: I, 205
JUDEIA: I, 15
JUNCALAN: II, 29
JUNCO, Rio do: I, 168, II, 151

K

KARAHASAN: II, 87
 KHAIRBAK: I, 93
 KOLON TOTA: vidé COLOMBO
 KUSHQADAM: I, 93
 KAARTA: I, 155
 KABARA: I, 159
 KABITAYE: I, 166
 KABUL: II, 214
 KAGA: II, 138
 KAIN, du: II, 34
 KAIRUANE: I, 67
 KAMPAR: I, 212
 KAMPAR, Rio de: I, 211
 KAMPOKAM: I, 211
 KAN-SU: II, 206
 KANGIGU: I, 216
 KANNARÁ: I, 254, 276, 278, II, 186, 187, 188, 189,
 209, III, 23, 24, 25, 28, 32, 33, 34, 35, 62, 66, IV, 62-
 63
 KARAZAN: I, 215
 KARDANDAN: I, 215, 216
 KAUAR: II, 16
 KAYES: I, 155
 KAZAKHSTÃO: IV, 209
 KEDAH: II, 28, 29, 186, 198, III, 62, IV, 65
 KELIFE: I, 207
 KENYA: II, 21
 KERMAN: II, 218
 KHORASSANE: II, 215, 216, 217
 KLANG: II, 29
 KOENIGSBERG: III, 190
 KOLIMBINÉ, Rio de: I, 155
 KORDOFANE: II, 215
 KOSEIR: ver tb. COÇAIR
 KOTTE, Reino de: III, 167
 KOUS BEHAR: ver tb. COÛS
 KREMNIITZ: I, 133
 KUGHA: I, 155, 156
 KUKYA: I, 156
 KUKYA-GAO: I, 152,
 KULBARGA: I, 262, 263, 276
 KURDISTÃO: III, 111
 KUTNA HORA, Minas de: I, 111
 KUTTENBERG: I, 133, II, 91

L

LA CORUÑA: I, 116, II, 93
 LA LAGUNA: II, 15
 LA ROCHELLE: I, 28, 176, II, 155, 156
 LÁCIO: I, 135
 LÁGIA: II, 151
 LAGO, Rio de: II, 17
 LAGO DE TANA: I, 223
 LAGO TCHADE: I, 152, 160
 LAGOS: I, 146, 255, II, 63, 83, 85, 146, III, 255, 256,
 IV, 123, 124, 125, 128, 141, 169, 181, 194
 LAJES: IV, 95
 LAMAS: II, 104
 LAMEGO: II, 163, IV, 8, 17, 22
 LAMTA: I, 72
 LANÇAROTE, Ilha de: III, 241

LANZAN: III, 88
 LAOS: I, 216, II, 218
 LARA: IV, 60
 LAQUEDIVAS: II, 25, 26, 27, 78
 LAR: I, 224, 227, 229, 231, 266, II, 24
 LARACHE: I, 140, 143, 179, III, 247, 282
 LAREDO: II, 110, 111
 LAVE: I, 213
 LEBER-TAL: I, 133 II, 91
 LEÇA, Rio: IV, 120, 135
 LEDO, Cabo: I, 165, 166
 LEOA, Serra: IV, 39, 41, 159, 160, 189, 213
 LEPANTO: III, 86
 LEVANTE: I, 18, 254, II, 147, 162, 163, 190, 200,
 201, 202, 212, 218, 219, 222, III, 81, 82, 84, 87, 88,
 89, 90, 91, 93, 95, 98, 99, 101, 104, 113, 114, 117,
 121, 122, 123, 126, 128, 133, 173, 174, 178, 180,
 184, 188, 189, 231, 279, IV, 84, 125, 128, 129, 135,
 211, 216, 217
 LÍBANO: III, 102, IV, 70
 LÍBIA: I, 15, 174
 LIGOR: II, 29
 LIGÚRIA: I, 135
 LIMA, Rio: IV, 17
 LIMPOPO, Rio: I, 189
 LISBOA: I, 28, 41, 51, 89, 110, 129, 139, 143, 144,
 161, 162, 167, 170, 173, 174, 197, 200, 202, 203,
 207, 210, 240, 241, 242, 246, 247, 248, 250, 252,
 255, 268, II, 9, 10, 37, 41, 49, 51, 54, 55, 56, 57, 60,
 62, 63, 65, 81, 82, 84, 85, 87, 89, 90, 91, 92, 95, 96,
 97, 98, 99, 102, 105, 110, 111, 120, 121, 129, 132,
 136, 138, 139, 140, 146, 151, 154, 155, 156, 159,
 161, 162, 163, 165, 168, 169, 172, 173, 177, 178,
 179, 190, 194, 195, 212, III, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16,
 21, 24, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 44, 45,
 46, 47, 49, 50, 52, 53, 57, 58, 60, 61, 62, 64, 65, 66,
 67, 68, 69, 72, 74, 75, 76, 78, 79, 81, 84, 88, 89, 90,
 91, 92, 95, 96, 97, 104, 107, 109, 123, 128, 132, 133,
 135, 139, 141, 158, 160, 161, 162, 164, 165, 167,
 174, 175, 176, 177, 178, 180, 182, 185, 188, 189,
 190, 191, 192, 193, 194, 198, 207, 208, 209, 213,
 220, 222, 225, 226, 229, 239, 240, 248, 248, 257,
 265, 266, 269, 271, 273, 274, 277, 279, 280, 281,
 283, 284, 285, IV, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 20,
 71, 72, 73, 84, 86, 89, 90, 97, 98, 99, 101, 111, 112,
 119, 123, 127, 129, 135, 136, 139, 142, 144, 159,
 169, 170, 176, 177, 187, 194, 196, 200, 204, 212,
 213, 215, 217
 LIVORNO: I, 28, III, 179, IV, 87, 128

LO-HU: vidé tb. MENAM
 LOBO, Cabo do: II, 161
 LOBOS, Ilha dos: IV, 131
 LOMBARDIA: I, 135
 LONDRES: I, 101, 119, 177, 182, III, 71, 87, 89, 92,
 111, 187, IV, 85, 220
 LORVÃO: II, 104
 LOULÉ: IV, 73
 LOURENÇO MARQUES: I, 184, 201, IV, 54
 LUA, Ilha da: vidé tb. MADAGÁSCAR: I, 183,
 II, 163
 LUANDA, Ilha de: II, 19, III, 69, IV, 165, 193
 LÚBECK: III, 190
 LUCCA: III, 71
 LUÇÕES, Ilhas dos: vidé tb. FILIPINAS
 LUÇON: I, 213, 214
 LUGARES DE ALÉM: vidé MARROCOS

LUGARES DE ÁFRICA: III, 278, 279
 LUSITÂNIA: I, 38
 LYON: II, 112, 149, 153, III, 87, 89, 188, 189

M

MACANCA: I, 185, 186
 MACASSAR, vidé tb. CELEBES: I, 213, 217, II, 209
 MACAU: II, 36, 49, 132, 133, 139, 140
 MACHICO: IV, 73, 75, 77, 80, 81, 92
 MADAGÁSCAR, vidé tb. SÃO LOURENÇO, Ilha
 de: I, 183, II, 22, 189, III, 43, 72,
 MADEIRA, Ilha da: I, 17, 50, 146, II, 15, 36, 53, 60,
 62, 81, 91, 148, 160, III, 50, 191, 192, 193, 197, 204,
 207, 208, 211, 212, 231, 232, 233, 234, 235, 236,
 237, 239, 242, 243, 255, 258, IV, 19, 38, 46, 47, 69,
 72, 73, 74, 77, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 91, 93, 94,
 96, 99, 101, 103, 111, 112, 129, 168, 171, 181, 191,
 201, 213, 215, 217, 219
 MADRID: I, 150, II, 93, 94, 97, 120, III, 64, 68, 160,
 IV, 12, 217
 MADURA, Ilha de: I, 213
 MAGHREBE: I, 50, 104, 122, 142, 158, 178, 180,
 262, II, 15, 16, 149, 212, III, 84, 94, IV, 39, 131,
 167, 190, 211
 MAGHREB-El-Aksa: II, 51
 MAGUEM: I, 166
 MAGUI: I, 155
 MAIORCA: I, 140, II, 55, 149
 MAJAPAHIT: II, 31
 MALABAR: I, 208, 210, 218, 221, 223, 235, 238, 242,
 244, 254, 258, 276, 278, II, 41, 48, 69, 70, 76, 77, 87,
 89, 125, 155, 167, 168, 171, 172, 173, 174, 177, 178,
 179, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191,
 192, 193, 197, 200, 203, 204, 207, 208, 211, 212,
 215, 216, III, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 21, 23,
 24, 25, 26, 28, 32, 34, 35, 36, 38, 58, 59, 62, 88, 91,
 98, 103, 104, 105, 106, 107, 110, 112, 113, 129, 131,
 135, 157, IV, 62, 63, 64, 117
 MALACA: I, 19, 22, 210, 211, 212, 213, 214, 216,
 217, 250, II, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 37, 46, 47, 48, 49,
 70, 71, 74, 75, 77, 78, 116, 118, 123, 124, 125, 126,
 127, 130, 132, 133, 134, 137, 139, 180, 183, 186,
 188, 196, 197, 198, 199, 200, 203, 204, 205, 207,
 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217,
 218, III, 7, 13, 14, 16, 24, 26, 28, 29, 32, 35, 36, 37,
 43, 48, 49, 54, 56, 57, 60, 64, 91, 104, 105, 131, 132,
 135, 136, 137, 138, 139, 143, 145, 146, 148, 151,
 153, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163,
 IV, 10, 62, 65, 66, 148, 174, 175, 184, 198, 203
 MÁLAGA: II, 87, 142, III, 269, 272, 274, 276, 277,
 278, 279, IV, 12, 147
 MALAGUETA, Costa da: I, 50, 168, II, 150, 151,
 154, 155, 156, IV, 161, 164
 MALÁSIA: I, 90, 210, 248, 255, II, 135, 188, 193,
 194, 198, III, 91, 135, 140, 144
 MALDIVAS, Ilhas: I, 160, 222, 231, II, 15, 18, 21, 24,
 25, 26, 27, 78, 125, 177, 203, 205, III, 104, 105, 106,
 132, IV, 63, 64, 147, 174, 181
 MALL: I, 78, 85, 152, 153, 154, 157, 160, 161, 181,
 II, 17
 MALINES: II, 83
 MALOCELLO, Ilha: III, 241
 MALUCO, Ilhas de: I, 28, 213, IV, 66, 67
 MALWAH: I, 263, 272, 274, II, 204

NAMORA: III, 282, 283
 MANAR, Ilhas de: II, 130
 MANDIMANSA: I, 153, 162, 165
 MANDOU: II, 204, 208, 209, 215, 216
 MANGALOR: II, 176, 185, 215, III, 24, 34, 40, 117,
 IV, 54, 57, 62
 MANGATE: vidé tb. ALENGAD: III, 38
 MANGI: I, 22
 MANGUY: I, 166
 MANICA, Reino de: I, 184, 185, 186, 188, 196, 197,
 198, 199, IV, 173
 MANICONGO: IV, 164, 195
 MANILA: I, 255, II, 36, 130, 131, 132, 133, 138, 139,
 140, III, 161, 162, 163, IV, 175, 218
 MANJI: I, 211
 MANORÁ: II, 214
 MANSFELD: I, 133, II, 91
 MANTUA: I, 138
 MAPUNGUBUÉ: I, 188, 189
 MAQUEIEME: vidé tb. MAQUIEM: II, 195
 MAQUIEM, Ilha de: vidé tb. MAQUEIEME:
 II, 196, III, 141, 142, 148, 163
 MAQUINEZ: I, 142, III, 281
 MARAMUCA: I, 185, 188
 MARANHÃO: IV, 106, 108
 MARANS: III, 255
 MARCAS: II, 212
 MARH: IV, 34
 MARRAQUEXE: I, 67, 140, 141, 142, 179, 182, II,
 65, III, 176, 254, 264, 267, IV, 70, 71, 87
 MARIENBERG: I, 133, II, 91
 MARINDUQUE: I, 214
 MARROCOS: I, 56, 67, 69, 73, 129, 140, 143, 160,
 178, 180, 181, 182, II, 14, 36, 57, 82, 85, 86, 149,
 153, 154, III, 174, 175, 177, 180, 208, 230, 240, 245,
 246, 248, 269, 270, 272, 276, 278, 280, 282, 284,
 285, IV, 11, 17, 31, 33, 71, 87, 129, 131, 132, 134,
 168, 191, 192, 200, 213, 216
 MARSELHA: I, 236, 237, III, 188, 189
 MARTABAM: II, 26, 27, 198, 209, 218, III, 106, 115
 MASCATE: I, 206, 208, 230, 231, II, 126, III, 44, 125,
 126, IV, 115, 146
 MASHONALÂNDIA: I, 184, 199
 MASSAPA: I, 199, II, 136
 MASSAUAH: I, 222, 223, III, 107, 112
 MASSIKESSI: I, 199
 MASULIPATA: II, 128
 MATABELELÂNDIA: I, 184
 MATANAME: IV, 70
 MATAO: I, 199
 MAURITÂNIA: I, 69
 MAZAGÃO: II, 85, III, 236, 253, 256, 257, 263, 265,
 279, 280
 MAZBATE: I, 214
 MÉ-KONG: II, 206
 MECA: I, 157, 159, 205, 223, 235, 237, 254, 255, II,
 147, 163, 169, 170, 171, 172, 174, 175, 180, 189,
 190, 200, 201, 204, 212, 222, 223, III, 13, 19, 85, 89,
 97, 98, 99, 103, 104, 106, 108, 109, 110, 111, 114,
 117, 118, 123, 129, 131, 133
 MEÇUA: I, 222. Ver tb. MASSAUAH
 MEDINA: II, 163, 201, 207, III, 182
 MEDINA DEL CAMPO: IV, 92
 MEDITERRÂNEO: I, 16, 17, 18, 19, 50, 138, 174,
 202, 220, 234, 249, II, 147, 149, 154, 222, 223, III,
 82, 87, 95, 97, 131, 173, 174, 177, 183, 229, 230,
 231, IV, 11, 17, 84, 114, 128, 152, 211, 218, 219

MEKONG, Vale do: II, 26
MELINDE: I, 190, 191, 192, 193, 194, 196, 197, 200, 206, 207, 208, 243, II, 21, 22, 166, 167, 169, 170, 172, 201, 205, 209, III, 44, 55, 105, IV, 54, 114, 173
MELLAH: III, 252
MENAM, vidé tb. LO-HU: II, 211
MENENCABO: I, 211, 212, 218, II, 60, 69
MESURADO, Cabo: I, 167, 168
MÉRTOLA: III, 248
MESOPOTÁMIA: I, 18
MESSA: I, 67, 140, 141, 144, 157, II, 85, III, 175, 266, IV, 73
MESSINA: I, 88
MÉXICO: I, 28, 239, 255, 271, II, 24, 131, 135, 139, 140, III, 143, 161, 219, IV, 25, 26, 35, 102, 107, 111, 205.
MÉXICO, Golfo do: I, 22
MIDDELBURG: II, 12, 110
MILÃO: I, 138, II, 56, 57, 82, III, 83, 96
MINA: I, 50, 139, 151, 168, 169, 173, 174, 175, 202, 209, II, 10, 11, 16, 17, 18, 26, 53, 54, 55, 56, 58, 60, 62, 67, 69, 82, 85, 87, 94, 155, 156, 161, III, 47, 78, IV, 168, 181, 215, 216
MINDANAO: I, 213, 214, II, 65, 87, 193, IV, 7
MINHO, Rio: IV, 17, 22, 120
MIRA: II, 194
MIRANDELA: II, 104
MOÇAMBIQUE: I, 185, 190, 191, 192, 194, 196, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 243, 246, II, 10, 21, 24, 75, 126, 129, 136, 166, 167, 169, 170, 173, 174, 205, III, 9, 10, 21, 28, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 72, IV, 54, 55, 169, 195, 204
MOÇAMBIQUE, Canal de: I, 183, 194
MOCRAY: I, 186
MOCRAZ: I, 185
MOGADOR: III, 257, 258
MOGADOXO: I, 190, 200, 206; II, 24, 211, III, 105
MOKARANGA: I, 184, 185, 188, 195, 196, 197, 198, 199, II, 136, IV, 173, 204
MOKKA: II, 128
MOLUCAS: I, 232, II, 31, 32, 44, 56, 87, 99, 131, 132, 195, 199, 202, III, 26, 62, 76, 104, 116, 137, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 155, 158, 159, 161, 163, 164, IV, 35, 175
MOMBAÇA: I, 185, 190, 191, 193, 194, 196, 200, 206, 207, 210, II, 21, 22, 126, 129, 166, 167, 201, III, 97, IV, 54, 114, 173
MOMBARCA: I, 178
MONABBAH: I, 75
MONDEGO: IV, 12, 17, 37, 119, 120, 121
MONFERRATO: II, 212
MONGAZ: IV, 173
MONGÓLIA: IV, 209
MONOMOTAPA, Império de: I, 184, 187, 188, 191, 192, 197, 198, 199, 202, 204, 205, 207, 208, 209, 210, II, 20, 21, 60, 69, 74, 135, 136, III, 16, IV, 54, 181
MONTE, Cabo do: I, 165
MONTE GORDO: II, 92
MONTEMURO, Serra de: IV, 9, 92
MONTPELLIER: II, 149, III, 188
MORO: vidé tb. MOROTAI: IV, 67
MOROMBARA: I, 185
MOROTAI: III, 150
MOSCÓVIA: I, 272, II, 129
MOSSI: IV, 139
MOTEL: II, 195, 196

MOTRIL: IV, 72
MOUTIEL: vidé tb. MOTEL
MUAR, Rio: IV, 65
MURCIA: IV, 11
MYSORE: I, 209

N

NAAR: I, 145
NAGASAKI: II, 131
NAN-CHAN, Serras de: II, 206
NANTES: III, 183, IV, 144
NÁPOLES: I, 103, 138, II, 56, 142, 162, III, 71
NARSINGA: I, 278, II, 218, IV, 34, vidé tb. VIJAY-NÁGAR
NAVARRA: I, 110, 113, 124, 135, II, 55, 82
NEGAPATAM: I, 277
NEGRO, Mar: I, 18, 103, II, 147
NEUSOHL: I, 133, II, 11
NICE: III, 50
NICOBARES, Ilhas: II, 205, IV, 65
NÍGER, Delta do: I, 156, II, 18, 151
NÍGER, Rio: I, 6, 152, 156, 159, 160
NILO, Rio: I, 189, 222, II, 201, 221, 223, III, 119
NIMES: II, 149
NORMANDIA: IV, 138
NOVA ESPANHA: I, 22, II, 63, 94, 95, 130, 131, 132
NOVA GUINÉ: IV, 70
NOVA LUSITÂNIA: vidé PERNAMBUCO
NOVO BRODO: I, 238, II, 52
NOVO MUNDO: vidé tb. AMÉRICA: II, 138, III, 161
NÚBIA: I, 222, 223, 255
NUCHAILA: III, 252
NUL: I, 73, 141
NUL LAMTA: I, 141
NUNO, Rio de: I, 164
NUREMBERG: I, 28, 50, II, 83, III, 93
NYEUBERGHE: I, 238

O

OEIRAS: IV, 22
OFIR-CIPANGO: I, 20, II, 55
OFRANE: I, 75, II, 10, 17
OLALHAS: II, 65
OLIVENÇA: II, 65, III, 274, 277, 280, IV, 12, 14
OMAN, Mar de: II, 200, 211, III, 112, 135, IV, 57
ONE: I, 140, 181
ONGOÉ: I, 185, 186
ONOR: II, 185, 188, 189, 200, III, 22, 24, 32, 33, 34, 35, 40, IV, 54, 62, 115
OPU: IV, 163
ORA: I, 274
ORAM: I, 67, 140, 145, 152, 160, 178, 181, II, 154, III, 174, IV, 71
ORISSA, Reino de: I, 276, II, 26, 188, IV, 64
ORIZABA: IV, 110
ORMUZ: I, 18, 28, 196, 202, 208, 224, 225, 226, 227, 229, 231, 236, 239, 248, 254, 255, 267, 274, II, 24, 37, 38, 45, 70, 76, 125, 126, 135, 140, 163, 180, 197, 199, 200, 203, 204, 207, 208, 211, 212, 213, 216, 217, 218, III, 16, 26, 29, 43, 59, 72, 78, 105, 108,

109, 110, 111, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 133, 134, 139, 165, 171, IV, 57, 58, 59, 60, 65, 115, 116, 117
ORMUZ, Golfo de: I, 239
OUGUELA: IV, 12

P

PACÊM: I, 210, II, 28, 30, 70, 186, 197, 198
PACHAN: vidé tb. BACHAN: II, 195
PAÇO DE SOUSA: I, 121
PADANG: I, 212
PADOVANO: II, 212
PÁDUA: I, 29
PAHANG: I, 216, 217, II, 210, 217
PAÍSES BAIXOS: I, 105, II, 13, 53, 56, 83, 84, 85, 110, 111, 151, 156, III, 71, 92, 95, 187, 227
PALEBANG: I, 212, II, 186
PALESTINA: I, 15, II, 209
PALIPONTO: II, 179
PALMA, Ilha da: II, 151, III, 244, IV, 98, 161
PALMAS, Cabo das: II, 156
PALMAS, Rio das: I, 167
PALOS de la Frontera: IV, 172
PAMPULHA: IV, 14
PANAGIM, Rio de: I, 216, II, 29
PANAME: II, 167, III, 107
PANCHUR: II, 208
PANDARANE: II, 167, 168, 171, 175, 176, 179, 185, III, 98, 106, 107
PARAHIBA do Sul: IV, 103, 104
PARIS: I, 29
PATANE: I, 210, II, 186
PATE: I, 207
PATNA: I, 217, II, 132
PEDERNEIRA: IV, 122
PEDIR: I, 210, 212, II, 28, 30, 186, 187, 198
PEGU: I, 28, 210, 216, 218, II, 26, 27, 28, 30, 130, 135, 180, 185, 188, 198, 204, 206, 209, 216, 217, 218, III, 45, 114, IV, 53, 65, 147
PENAFIEL: IV, 15
PENDJAB: I, 259, IV, 61, 70
PENDORADA: I, 109, 121
PEDROSO: I, 121
PENICHE: II, 63
PENÍNSULA IBÉRICA: I, 114, 140, II, 212, III, 230, IV, 72
PEQUENA TARTÁRIA: II, 129
PEQUENAS ANTILHAS: IV, 114
PERAK: II, 29
PERNAMBUCO: II, 99, 102, 103, IV, 45, 102, 103, 104, 106, 166, 167, 172, 193
PERPIGNAN: I, 109
PÉRSIA: I, 160, 206, 225, 226, 227, 232, 236, 237, 271, 272, II, 24, 126, 127, 128, 135, 140, 197, 200, 207, 209, 213, 215, 216, III, 16, 19, 28, 78, 89, 95, 111, 122, 123, 128, IV, 57, 58, 115, 116, 146, 174, 219
PÉRSICO, Golfo: I, 18, 19, 22, 90, 183, 232, 236, 239, 266, II, 46, 125, 163, 200, 204, 207, 222, III, 35, 104, 109, 110, 133, 134 (fig. 4), IV, 115, 146, 216
PERU: I, 28, 239, 255, 271, II, 24, 62, 63, 102, 103, 135, 139, 140, III, 219, IV, 41, 42, 173, 178, 197
PERUR: III, 38
PESO: II, 185, III, 31, 32

PICO de Mocambo: IV, 206
PINDELO: IV, 121
PINTO: I, 166
PIRADA: I, 211
PISA: II, 160
POL-lo-Man: I, 216
POLÓNIA: I, 101, 104, 272, II, 129
PONGO, Rio: I, 166
PONGUE, Rio: I, 185, 196
PONTA DELGADA: IV, 82, 95
PONTA DA GALÉ: III, 193
PONTE DE LIMA: IV, 15, 22, 127
PORAKAD: vidé tb. PORCÁ
PORCÁ: vidé tb. PORAKAD: II, 38
PORT-Lokko-Creek: I, 166
PORTA DA CRUZ: III, 257
PORTO: I, 119, 133, II, 10, 51, 62, 65, 146, III, 222, 235, IV, 13, 14, 15, 22, 72, 138, 139, 213
PORTO DA CRUZ: IV, 81
PORTO NOVO: IV, 123
PORTO SANTO: II, 91, III, 232, 233, 236, 237, 242
PORTO SEGURO: II, 22, IV, 49, 103, 104, 167, 173
PORTSMOUTH: I, 177
PORTUGAL: I, 21, 22, 45, 50, 51, 97, 101, 102, 105, 109, 112, 113, 115, 122, 124, 125, 129, 130, 133, 135, 139, 143, 145, 170, 171, 175, 191, 192, 194, 204, 206, 207, 209, 210, 220, 241, 247, 248, II, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 24, 37, 41, 44, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 77, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 102, 109, 111, 136, 145, 147, 149, 151, 152, 153, 156, 157, 159, 161, 172, 180, 188, 193, 207, 208, 212, 222, III, 8, 16, 20, 29, 30, 31, 34, 35, 37, 49, 50, 51, 55, 59, 61, 62, 63, 64, 68, 69, 71, 78, 79, 88, 92, 96, 97, 101, 104, 105, 107, 111, 118, 122, 124, 126, 131, 139, 140, 157, 158, 162, 168, 176, 178, 179, 180, 187, 188, 189, 193, 208, 209, 218, 219, 224, 225, 229, 230, 231, 249, 255, 272, 278, 280, 283, IV, 11, 23, 37, 38, 46, 69, 71, 72, 106, 112, 118, 125, 133, 134, 145, 149, 152, 155, 157, 168, 175, 184, 191, 220, 221, 222
POTOSI: II, 99, 100, 101, 103, IV, 173
PRATA, Ilhas da: vidé JAPÃO
PRATA, Rio da: II, 99, 100, 101, 102, III, 203, IV, 26, 41, 178, 179
PRETÓRIA: I, 185
PRILAM: I, 22
PRÍNCIPE, Ilha do: IV, 95, 171, 198
PROVÍNCIAS UNIDAS: I, 178
PULICATE: II, 128
PUNTA de Araya: IV, 145
PURIM: I, 211

Q

QUISH: vidé CAXEM
QUEDÁ: vidé KEDAH
QUELIMANE: I, 185, 198, 205, 207
QUELIMANE, Rio: I, 183
QUÍLOA: I, 180, 190, 191, 193, 194, 195, 197, 200, 206, 210, II, 20, 166, 167, 170, 172, 174, 179, IV, 34, 54, 55, 173
QUINAMO: I, 167
QUINCHEL: I, 211

QUIOQUIA: I, 153
QUITEVE, Reino de: I, 185, 199, IV, 54
QUITO: II, 103

R

RABAT: I, 142
RAMMELSBURG: I, 133, II, 91
RANGUN: II, 27
RAPOSEIRA: II, 94
REAL, Rio: II, 17
RECANATI: III, 88
REDES, Cabo das: I, 172
REICHENSTEIN: I, 133
REIXEL: IV, 57
REPELIM: II, 178, 184, III, 38
RESGATE do Genovês: II, 151, III, 192, IV, 161
RESTELO: II, 165, 174
REVUÉ, Rio: I, 185, 196
RHODÉSIA: I, 196
RHODÉSIA DO SUL: I, 184
RIBATEJO: IV, 12, 138, 141, 144
RIBEIRA BRAVA: IV, 81
RIBEIRA DE LISBOA: III, 50, 57
RICHTOFEN, Montes: II, 206
RIF: III, 250
RIO DE JANEIRO: II, 23, 101, 102, IV, 45, 49, 102, 104, 108, 167
RIO DE MOINHOS: I, 97
RIO DO OURO: I, 50, 145
RIU KIU: I, 214
ROBO, Cabo: I, 151
RODES: I, 56, II, 162, III, 102, 103, 113
ROMA: I, 111, 121, 179, II, 161, 163, III, 79, 83, 97, 231, IV, 86, 99, 125
ROMBO: I, 216, II, 29
ROSALGATE, Cabo: IV, 57
ROTTENGATTER: IV, 85
ROUEN: I, 177, III, 189
ROXO, Mar: I, 18, 90, 183, 189, 191, 206, 207, 210, 223, 232, 236, 238, 240, 242, 250, II, 18, 21, 37, 135, 147, 161, 171, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 199, 200, 203, 204, 205, 212, 213, 222, 223, III, 13, 16, 18, 35, 82, 88, 89, 93, 95, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 115, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 129, 130, 131, 132, 133, 134, IV, 57, 116, 217

S

SÁARA: I, 69, 70, 143, 147, 181, II, 17, 52, 86, 148, IV, 39, 181
SABAM: I, 211
SABÓIA: II, 82
SACAMPOM: I, 211. Ver tb. SAKAMPONG e ÇACAMPOM
SADO, Ilha de: I, 215, II, 137
SADO, Rio: IV, 18, 139
SAFIM: I, 140, 141, 144, II, 10, 57, 86, 153, III, 174, 175, 176, 239, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 280, 284, 285, IV, 190, 191, 196
SAGRES, Cabo de: vidé tb. CONAKRY: I, 106
SAHEL: I, 70, 157, IV, 39
SAHEL-Sudão: I, 159

SAL, Ilha do: IV, 47
SALADO: I, 107
SALÉ: I, 140, 142, 179, III, 176, 254, 257, IV, 70
SALOBREÑA: IV, 72
SALONICA: IV, 87
SALUEN: II, 206
SALZBURG: I, 133
SAMÁ: I, 168
SAMARKANDE: I, 155, II, 206
SAMATRA: I, 19, 21, 22, 208, 210, 211, 212, 213, 237, II, 28, 29, 30, 69, 134, 135, 185, 186, 187, 188, 197, 198, 199, 204, 207, 208, 209, 218, III, 16, 28, 36, 45, 104, 106, 116, 131, 134, 159, IV, 66, 148, 217, 220
SAMORO: I, 213
SÃO JORGE DA MINA: I, 28, 151, 169, 170, 171, 172, 176, 180, 190, 194, 195, 243, 255, II, 17, 18, 52, III, 214, IV, 22, 47, 95, 161, 185, 195
SANKARANI, Rio: I, 156
SAN Lúcar de Barrameda: I, 156, 176
SANTA ANA, Furna de: vidé tb. SHERBRO, Rio: IV, 41
SANTA CRUZ: I, 28
SANTA CRUZ DO CABO DE GUER: I, 144, 179; II, 10, 85, III, 265, IV, 191, 193
SANTA HELENA, Angra de: II, 165
SANTA HELENA, Ilha de: III, 45, 48, 77
SANTA MARIA, Ilha de: II, 63, III, 237, 238, IV, 94
SANTA MARIA, Matã de: I, 165, 168, II, 151
SANTA MARIA DE FARO: IV, 123
SANTARÉM: II, 52, 82, 83, 91, 162, III, 181, IV, 20, 21, 22, 126, 128
SANTA SÉ: II, 57
SANTIAGO, Ilha de: I, 192, IV, 46, 47, 189
SANTIAGO de Cabo Verde: IV, 101
SANTO AGOSTINHO, Cabo de: III, 44
SANTO AMARO: IV, 103
SANTO ANTÃO, Ilha de: IV, 47
SANTOS: IV, 103
SÃO CLEMENTE, Cabo de: II, 151
SÃO DOMINGOS, Ilha de: II, 64, 97, 98, IV, 160
S. DOMINGOS, Rio de: I, 151, 162, 167
S. FILIPE, Ilha de: vidé tb. FOGO, Ilha do: IV, 46
S. JOÃO DA FOZ: IV, 121, 126
S. LOURENÇO, Ilha de: vidé tb. MADAGÁSCAR: I, 22, 137, III, 45, IV, 54, 114, 173
SÃO MIGUEL, Ilha de: II, 62, 90, III, 236, 237, 240, 265, 274, IV, 94
S. NICOLAU, Ilha de: IV, 47
SÃO PAULO: II, 100, 102, 103, IV, 49, 16
SÃO PAULO, Rio de: I, 168
SÃO TOMÉ, Ilha de: II, 19, 98, 150, 151, 155, 156, 179, III, 36, 47, 61, 64, 214, IV, 22, 32, 34, 35, 36, 48, 49, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 106, 111, 112, 162, 164, 165, 168, 171, 178, 180, 193, 195, 197, 202, 204, 206, 218, 219
SÃO TOMÉ DE MELIAPOR: I, 28
SÃO VICENTE, Cabo: II, 23, 95, 148, IV, 74
S. VICENTE, Ilha de: IV, 48, 49, 102, 103, 104, 167
SÃO VICENTE, Rio de: II, 151
SARDENHA: II, 55
SARKEHJ: IV, 116
SÁTÃO, Herdade Régia: I, 19
SAVE, Rio: I, 184
SAY, Rio de: I, 217
SCHEMNITZ: I, 133
SCHNNEEBERG: I, 133

SCHWAZ: I, 133, II, 91
SE-TCHUEN: II, 206
SEBU, Rio: III, 281, IV, 130
SEBU, Ilha de: I, 213
SEGHIEI-el-HANRA: I, 70, 181
SEGÓVIA: III, 182
SEKAMPONG, vidé ÇACAMPOM e SACAMPOM
SELIM: III, 103
SELIM, Rio: IV, 158
SELIR: II, 146, IV, 122
SENA: I, 198, 199, 200, 202, II, 135, IV, 173
SENEGAL, Rio: I, 70, 145, 151, 153, 155, 156, 160, 174, 178, 181, II, 16, IV, 29, 39, 40, 157, 159, 161
SENEGÂMBIA: I, 151, II, 17, IV, 39
SERGIPE: IV, 109, 111
SERRA BAFOR: I, 73, 84
SERRA LEOA: I, 18, 152, 162, 164, 165, 166, 167, 174, 177, II, 150, 155, III, 203
SERRA LEOA, Rio de: I, 166
SESIMBRA: IV, 123
SETÚBAL: I, 28, 173, II, 84, 95, III, 50, 265, IV, 13, 14, 19, 20, 121, 123, 125, 127, 128, 139, 140, 141, 142, 144, 170
SEVILHA: I, 28, 47, 51, 209, 239, 254, II, 10, 51, 53, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 70, 91, 92, 93, 94, 96, 99, 109, 138, 139, 140, 207, III, 143, 161, 191, 256, IV, 122
SHEHER: vidé tb. XAEL e SHIR
SHIHR: III, 112
SHIR: vidé tb. XAEL e SHEHER
SI-NING: II, 206
SIÁK: I, 211, II, 186
SIÃO: I, 210, II, 26, 27, 28, 30, 132, 186, 187, 197, 198, 204, 206, 209, 210, 218,
SICÍLIA: I, 101, II, 55, 56, 222, III, 230, 231, 279, IV, 70, 74, 87, 89
SILVES: IV, 124
SIDJILMESSA: I, 67, 73, 84, 140, 142, 154, II, 19, 149
SIKOK, Ilha de: II, 138
SILÉSIA: I, 133
SILLA: I, 73, 155, 156
SIN-GUI: II, 206
SINDH: vidé tb. INDO, Rio: I, 253, 258, 263, II, 127, 128, IV, 61
SINAI, Monte: II, 162, 201
SINES: IV, 121, 123
SINGORA: II, 29
SINTRA: III, 257
SÍRIA: I, 183, 233, 234, 239, II, 160, 200, 207, 209, 214, 222, III, 83, 85, 86, 87, 89, 102, 111, 115, 124, IV, 35, 70, 151
SIRIAM: II, 198
SIRJÃO: IV, 59
SOCOTORÁ, Ilha de: II, 18, 26, 205, III, 9, 44, 98, 104, 105, 106, 110, 134, IV, 57
SOHL: I, 133
SOFALA: I, 183, 185, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 210, 238, 248, 249, II, 21, 163, 169, 170, 172, 174, 179, 205, III, 9, 98, IV, 54, 114, 169, 173, 195
SOFI: III, 124
SOLINUS: I, 22, 36, 38
SOLIS, Rio de: vidé PRATA, Rio da
SOLOR: II, 78, 209, IV, 35
SOMÁLIA: II, 211

SOUSEL: II, 104
SPITZBERG: IV, 136
SU-TCHÊU: vidé tb. SUCCUIR
SUAQUEM: I, 222, II, 162, 201, III, 99, 108, 110, 116
SUCCUIR: vidé tb. SU-TCHÊU: II, 206
SUDAK: II, 222
SUDÃO: I, 27, 67, 88, 141, 180, 181, 222, 238, 255, II, 52, IV, 146
SUÉCIA: II, 91
SUEZ: I, 222, II, 200, 201, 223, III, 102, 103, 107, 108
SUMBAYA, Ilha: vidé tb. BYMA: II, 193
SUMBAYA: I, 166
SUND: IV, 144
SUNDA: I, 212, II, 31, 77, 126, 187, 188, 197, 198, 199, III, 28, 36, 62, 141
SURATE: I, 267, 270, 271, 272, II, 74, 128, 129, 215, 216, III, 118, 126, IV, 116
SUTUCO: I, 161
SUARNABHUMI: I, 218
SWALLY: II, 128
SUZ: I, 69, 70, 144, 178, II, 16, 65, III, 265, IV, 70, 71, 73, 79, 87, 101, 216
SZECHUAN: II, 33

T

TABLAS: I, 214
TABRIZ: II, 127, 200, III, 123, IV, 60
TAÇIRUT: III, 254
TADMEKKET: I, 156
TAESA: III, 109
TAFILETE: I, 181, IV, 71
TAGADARTE, Rio: IV, 130
TAGAOSTE: I, 141
TAGHAZZA: I, 74, 154, 159, 160, 181, 182, II, 16
TAGUARIM: I, 166
TAGUYRI: I, 166
TAJIMA: II, 137
TAKKEDA: I, 88, 156, 157, 160, 181, II, 17
TAMARA, Rio de: I, 166
TAMESNA: III, 252
TANA: I, 239, IV, 151, 152
TANGANICA: II, 21
TÂNGER: I, 142, 143, III, 177, 247, 249, 250, 256, 278, 283, 284, IV, 12, 130
TANGUT: II, 206
TAMJIMPURA: I, 213
TANOR: II, 179
TAPROBANA: I, 18, 19
TARACUCO: I, 179
TARIFA: III, 274
TARKUKU: I, 140
TARNOWITZ: I, 133
TARRAGONA: IV, 37
TARTÁRIA: I, 272, II, 207
TARUDANTE: I, 181, IV, 71
TASSILI DOS AJJERS: I, 70
TAUDENI: I, 181
TAVILA: vidé TAVIRA
TAVIRA: II, 9, 92, IV, 142
TCHAMPÁ: I, 216, II, 29, 198, 210, 211, IV, 148
TEBAS: II, 203
TEIJEUTE: I, 141
TEJO, Rio: I, 144, 170, 171, 176, 241, 254, II, 60, 62, 63, 83, 84, 89, 94, 95, 96, 102, 159, 168, 173, III, 36, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 51, 52, 54, 67, 69, 72, 76, 88,

91, 92, 95, 104, 165, 181, 226, IV, 18, 19, 72, 119,
121, 125, 126, 129, 138, 139, 144
TAKRUR: I, 73, 222
TEKKRUR: I, 156, 160
TELUK-BAHUANG: I, 211
TEMESNA: III, 264
TENASSERIM: II, 198, 204, 209, 210, 216, III, 114,
115
TENERIFE: II, 62, 90, III, 241, IV, 98, 131
TENEZ: I, 169
TERCEIRA, Ilha: II, 63, 94, 95, III, 36, 47, 48, 237,
238, 262, IV, 95, 101
TERNATE: II, 131, 195, 196, III, 141, 144, 145, 148,
151, 160, 162, 164, IV, 66, 67
TERRA DOS BACALHAUS: I, 22
TERRA Da Boa Gente: IV, 54
TERRA de Côte-Real: I, 22
TERRA Firme ou Terra Ferma, vidé tb. Tierra
Firme: III, 84, 95, IV, 42, 43
TERRA dos Jalofos: IV, 189
TERRA NOVA: I, 21, 22, 50, IV, 134, 135, 136, 139,
214, 215, 219
TERRA SANTA: I, 109
TERRA de Santa Cruz: I, 22
TETE: I, 198, II, 135, 136, IV, 173
TETUÃO: I, 179, III, 250, 251
THONGUE: I, 198
TIBETE: I, 216, II, 34, 206, 207, 216, III, 173, IV, 149
TICHITE: II, 15
TÍDER: I, 145
TIDIKELTE: I, 76
TIERRA FIRME: vidé tb. Terra Ferma: II, 94
TIDORE: II, 195, 196, III, 139, 140, 141, 142, 143,
159, 160, 161, 163
TIETÉ: II, 100
TIGRE, Rio: IV, 59
TIHIERTE: I, 67
TIMOR: I, 213, II, 78, 205, 209, 210, IV, 35, 67
TIPURA: I, 216
TIRAKA: I, 156, 159
TIROL: I, 106, 133, 255
TITE: III, 260
TODOS-OS-SANTOS, Baía de: II, 102
TOFIA: I, 150
TOLEDO: I, 15, III, 71
TOMBO, Ilha: I, 166
TOMBUCTU: I, 75, 78, 140, 141, 152, 156, 157, 158,
159, 160, 178, 180, 181, II, 15, 149
TORO: II, 162, 163, 200, 201, 223, III, 100, 102, 106,
107, 108, 110, 114, 115
TOROA: I, 184
TORONKA: I, 155
TORRE do Aver: I, 110
TOSCANA: I, 135, II, 212, 223, III, 179
TRAMAPATAM: III, 107
TRANS-SILVÂNIA: I, 104
TRANSVAAL: I, 184, 196
TRÁS-OS-MONTES: II, 104, IV, 7, 15, 22
TRAVANCOR: I, 278, II, 188, 189
TREBICONDA: I, 102
TREMEÇEM: I, 67, 152, 181
TRÊS PONTAS, Cabo das: I, 168, 169, II, 156
TRINDADE, Ilha da: II, 103
TRIPOLI: I, 235, II, 207, 214, 222, III, 85, 110, 112
TRIPOLITÂNIA: I, 70, II, 148
TRUSHIMA, Ilha de: II, 137
TUATE: I, 27, 76, 85, 140, 157, 178, II, 52

TUBUMBAUM: I, 211
TUCUROL: I, 89, 180
TULIMBAVAM: II, 186
TUNES: I, 140, 147, 152, 157, 181, II, 149, 167, III, 91
TUNÍSIA: I, 70
TURQUIA: I, 235, 239, 240, 254, II, 207, 209, 211,
213, 215, 216, 217, III, 92, 119, 173, 231, IV, 128
TUTEK: I, 156, 160, 181
TUTULURO: I, 213
TUY: I, 116

U

UADAM: I, 67, 73, 76, 140, 141, 147, 174, 180, 181,
II, 15, 55
UALATA: I, 75, 141, 159, 160, 180
UEDE DAR'A: I, 70
UEDE NÃO: I, 70
UGANDA: II, 21
UGATÓ: II, 152, IV, 163
UJON CALAN: vidé JUNCALAN
ULM: IV, 85
URBINO: I, 138
UZBEQUISTÃO: II, 207

V

VACAS, Ilhas das: II, 217
VALE DO ZEBRO: II, 65, III, 257
VALENÇA: IV, 126
VALÊNCIA: I, 45, 109, 124, 135, II, 53, 55, 82, III,
71, 87, 183, IV, 47, 72, 74, 87, 101, 136, 171
VALLADOLID: II, 57, III, 67, 139
VALVERDE: IV, 12
VEIGA, Cabo da: IV, 158
VENÉCIA: I, 135
VENEZA: I, 28, 50, 90, 101, 102, 125, 133, 138, 139,
143, 160, 162, 209, 222, 233, 236, 237, 238, 239,
240, 241, 250, 254, II, 16, 56, 82, 149, 159, 161,
162, 165, 208, 213, 219, 223, III, 71, 82, 83, 84, 85,
86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 101,
110, 113, 119, 120, 122, 178, 179, 190, 279, IV, 72,
78, 84, 86, 87, 89, 91, 93, 137, 151, 152, 211, 216,
220
VERANULA: III, 162
VERDE, Cabo: IV, 39, 40, 157, 158
VERGA, Cabo da: I, 164, 165, 166, 167
VERONA: I, 102
VIANA da Foz do Lima: vidé VIANA DO CASTELO
VIANA do Castelo: II, 12, 60, 62, 65, 90, III, 220, IV,
14, 17, 23, 127, 129
VIENA: III, 93
VIJAYANÁGAR, Império de: vidé tb. NARSINGA
e BISNAGA: I, 207, 208, 266, 274, 275, 277, 278,
279, II, 45, 70, 76, 180, 200, 202, 203, 204, 209,
212, 213, 214, 215, III, 77, 117
VILA do Conde: II, 62, 90, 156, IV, 22, 127, 138
VILAR de Mouros: IV, 120
VINDHYA, Montes: I, 204, 258
VINGORLÁ: I, 274
VISCAYA: IV, 11
VISEU: II, 146, IV, 73
VOUGA, Rio: IV, 17, 120

W

WALDENBURG: I, 133

X

XAEL: vidé tb. SHEHER e SHIR: II, 203, 211
XAMBU: II, 206
XAMCY: vide tb. CHAN-SI: II, 206
XIENG-MAI: II, 206
XIRAZ: I, 229, IV, 60

Y

YASHBAK: III, 108
YA-LUNG-KIANG: II, 206
YEMBO: vidé tb. JAMBO
YÉMENE: I, 221, II, 211, 215

YORK: I, 29
YUCATAN: II, 63
YUN-NAN: I, 215, 216, II, 26, 32, 34, 36, 206
YUNG-CHANG: I, 215

Z

ZAITUN: I, 17, 211, II, 197
ZAMBEZE, Rio ou CUAMA, Rio: I, 183, 185, 190,
196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, II,
21, 135, 136
ZAMORA: I, 116
ZANZIBAR: II, 21, III, 98
ZAYTUN: II, 222
ZEBITE: vidé tb. ZABID: III, 109, 119, IV, 56
ZEILA: II, 163, 200, III, 106, 107, 109, 111, 112,
IV, 115
ZÉZERE: IV, 126
ZÍDEN: II, 201, III, 109, 111, 114, 115
ZIMBABUÉ: I, 188, 189, 198, 199
ZWOL: II, 55

ÍNDICE ONOMÁSTICO

A

- ABD-UR Razzak: I, 276, 278, 281
ABBAS, Xá: I, 226, 227
ABD ER-RAHMAN Ibne Habib: I, 72
ABN al Malik: I, 99
ABIL-DJUD, Ali Ibn: III, 94
ABRAHAM, Rabi: II, 163
ABRAHEM, Mulay: III, 176
ABREU, Martim Fernandes de: IV, 177
ABREU, Simão de: III, 147
ABREU, Vasco Gomes de: III, 50
ABU Rostem: I, 85
ABU'L-FAZL, I, 270
ABU Hamid al-Andalusi al-Gharnati: I, 82
ABU HÁMID: I, 155
ABREU E BRITO: I, 177
ACO, Cheikh: III, 264
ACÚNA, D. Pedro de: III, 162
ADAMS, Williams: I, 215
ADIL KHAN: vidé tb. HIDALCÃO III, 107
ADILI, Yumus: III, 103
ARYRO, Cachil: III, 158
AFFAITTADI vidé AFFAITTATI
AFFAITTATI, Família: I, 246, II, 165, III, 208, 209
AFFAITTATI, Francesco: III, 8
AFFAITTATI, João Francisco: II, 9, III, 197, 205, 213, IV, 87, 89, 92, 164, 196
AFONSO, André: IV, 159
AFONSO, Gregório: I, 29, 60
AFONSO, João: I, 127, II, 10, 152, 155, 156, III, 232, 269, IV, 138
AFONSO, João (Castelhano): II, 62
AFONSO, Martim: (vidé tb. SOUSA, Martim Afonso de: I, 175, IV, 103, 133, 176
AFONSO, Mestre: I, 227
AFONSO, Padre: IV, 66
AFONSO, Pero: I, 193
AFONSO II, D.: I, 97
AFONSO III, D.: I, 31, 97, 105, 106
AFONSO IV: I, 105, 106, 109, 112, 113
AFONSO V D.: I, 129, 132, 133, 168, II, 55, 154, 155, III, 191, IV, 157, 160
AFONSO VI: I, 106
AFONSO VII de Castela: I, 95
AFONSO X, O Sábio: I, 29, 97
AGUIAR, Estêvão de: III, 176
AGUIAR, João de: IV, 144
AGUIAR, Jorge de: III, 104
AGUIAR, Pero Afonso de: I, 190, 192, I, 190, 192, IV, 91
AGUILÓ: I, 141
AHMED Almançor: I, 181
AILLY, Pierre d': I, 36, 37
AIRES, Rodrigo («O Coxo»): IV, 84
AL-MALIK al-Dhahar: I, 91
ALAH-Ud-Din: I, 262
AL-MAQQARI, Irmãos: I, 85 AL-Qastallani: I, 84
ALBERTI, Sociedade dos: III, 191
ALBÚFEDA: I, 73
ALBUQUERQUE, Afonso de: I, 28, 53, 55, 57, 78, 210, 222, 228, 238, 240, 241, 244, 248, 268, 280, II, 36, 37, 38, 39, 46, 47, 70, 71, 76, 115, 116, 177, 178, 179, III, 50, 54, 73, 98, 122, IV, 187
ALBUQUERQUE, Fernão de: III, 33
ALBUQUERQUE, Francisco de: II, 177
ALBUQUERQUE, Jorge de: III, 139, 147
ALBUQUERQUE, Matias de: II, 48, 120, 121, 127, III, 160
ALBUQUERQUE, Pero de: III, 109, 124
AKBAR: I, 269, 270, 271, II, 46
ALCÁCIME, Mohâmmede Ben: IV, 70
ALCÁÇOVA, Fernão de: II, 38, III, 54
ALEXANDRE III: I, 97
ALI, SIDI: III, 126
ALMADA, Álvares de: I, 161, 162, 164, 166, 167, 177
ALMADA, André Álvares de: I, 39, 176
ALMADA, Francisco de: IV, 46
ALMADA, Rui Fernandes de: III, 175

ALMANÇA, Joam de: III, 272
ALMEIDA, D. Francisco de: I, 62, 194, II, 179, 180,
III, 58, 105, 136, 164, IV, 114
ALMEIDA, D. Lourenço de: III, 14, 99, 104
ALMEIDA, Martim de: IV, 77
ALPHONSE, Jean: I, 164, 166, 169
ALSOLD, Peter: III, 193
ÁLVARES, Bastião: III, 270
ÁLVARES, Fernando: III, 61
ÁLVARES, Francisco: II, 161, 191
ÁLVARES, Gonçalo: IV, 87
ÁLVARES, João: III, 255
ÁLVARES, Lopo: III, 149
ÁLVARES, Luís: III, 178
ÁLVARES, Pantaleão: IV, 98
ÁLVARES, Pedro: III, 199, 200, 202, IV, 85
ÁLVARES, Sebastião: II, 142
ÁLVARES, Simão: II, 207
ÁLVARO D., irmão do Duque de Bragança: III, 54,
57
ALVES, Francisco: IV, 77
ALVES, Gregório: IV, 93
ALVES, Rodrigo: II, 51, IV, 143
ALVIM, João Lopes de: III, 258
AMADOR, Benço: IV, 77
AMARAL, Frei André do: III, 102
AMARAL, Francisco Dias do: IV, 177, 196
AMIR, Rei do Iémen: III, 108
ANDRADE, Estêvão Gago de: III, 272
ANDRADE, Fernão Martins Freire de: I, 201
ANDRADE, Fernão Peres de: III, 60
ANDRADE, João Gago de: III, 36
ANDRADE, Dr. Manuel de: IV, 196
ANES, Afonso: IV, 73
ANES, Cosme: III, 30
ANES, Joane: II, 10
ANES, Pero: III, 258
ANES, Vasco: III, 200, 202
ANGHIERA, Pedro Mártir de: IV, 101
ANGO, Jean: III, 212
ANHAYA, Francisco d': I, 243
ANRIQUES, D. Garcia: III, 141, 142, 143, 147, 152
ANTÃO, João: IV, 85
ANTÓNIO D., Prior do Crato: IV, 130
ANTÓNIO, Pedro: III, 96
ANTUNES, Nuno: I, 173
APOLÓNIO: I, 16
ARAGÃO, Baltazar Rebelo de: II, 106
ARAÚJO, Gonçalo de: II, 135
ASTUNIGA, Pero de: I, 180
ATAÍDE, Álvaro de: III, 254, IV, 141
ATAÍDE, D. Estêvão de: II, 136
ATAÍDE, D. Luís de: II, 44, 118, 119, 124
ATAÍDE, Nuno Fernandes de: I, 57, III, 259, 261
ATAÍDE, Pero de: II, 177
ATAÍDE, Tristão de: III, 149
ATAR, Khadja: III, 122
ATOUGUIA, Conde de: I, 150
ATOUGUIA, Luís de: IV, 91
AVEIRO, Duque de: IV, 103
AVEIRO, Frei Pantaleão: II, 222, IV, 70
AVEIRO, João Afonso de: vidé tb. AFONSO, João
II, 151, 162
AVICENA: I, 16
AYALA, Pero de: III, 203
AYÁS: III, 102
AZAM SHAH: I, 263

AZAMBUJA, Diogo de: I, 168, IV, 168, 190, 196
AZEVEDO, Frei Agostinho de: I, 202
AZEVEDO, António de: III, 272
AZEVEDO, António de Miranda de: III, 112, 118
AZEVEDO, Gonçalo Gomes de: III, 148
AZEVEDO, D. Jerónimo de: II, 78, 122, 129, III, 38,
167
AZEVEDO, Simão de Miranda de: I, 197

B

BABER, I, 268
BAÇAN, Fernand'Álvaro de: IV, 101
BAESSA, Pedro de: III, 213
BAHADUR, Sultão: III, 130
BAHU, Bhurwaneka: II, 129, III, 165
BAHU, Dharma Parakrama: III, 164
BAINOS, Graviel: IV, 90
BAIRROS, D. Aldonça de: III, 239
BAJAZETO: III, 103
BALBI: I, 228, 229, 232, 253, 254, 274
BALBJ, Andrea: III, 83
BALBJ, Zacharia: III, 83
BALDAIA, Afonso: I, 145
BAPTISTA, João: IV, 85
BARBARIGO, Agostino: III, 83
BARBOSA, Diogo: III, 54
BARBOSA, Duarte: I, 27, 33, 34, 39, 191, 196, 210,
212, 225, 229, 232, 235, 265, 281 II, 183
BARCELOS, Conde de: I, 121
BARDE, João de: III, 192
BARDES, Jácome de: III, 63, 179, 201
BARDI, Jacopo: III, 179
BAROLDO, Piero: III, 185
BARREIRA, Diogo de: I, 251; III, 64
BARREIRO, Álvaro Velho do: I, 165
BARRETO, António Moniz: I, 268
BARRETO, Francisco: I, 148, 199, 247, II, 117,
III, 51, IV, 204
BARRETO, Padre Manuel: I, 186, 205
BARRETO, Rui: III, 260
BARRETO RESENDE: I, 203
BARROS, Francisco: III, 226
BARROS, João de: I, 24, 27, 30, 35, 39, 40, 42, 49, 57,
169, 174, 175, 180, 184, 188, 189, 194, 218, 238,
III, 37
BARROS, Tomaz: III, 281
BARROSO, António: II, 85
BARROSO, Cristóbal: III, 72
BARTHOLOMEU, Hierónimo: III, 178
BASSERA, Rafael de la: II, 142
BASTON, Zuan: III, 110
BATI MANSÁ: II, 16
BATUTAH, Ibne: I, 70, 75, 85, 157, 158, 160, 262,
II, 185
BEAFARES: I, 162
BEATRIZ, Infanta D.: III, 50
BEDE, O Venerável: I, 36
BEHAIM, Martim: I, 146, II, 150
BEJA, Duque de: II, 162
BELO, Duarte: IV, 162, 195
BEN Daud: I, 144, III, 266
BEN Haddu, Mulay'Abd er-Rahman: III, 264
BEN Mumen, Ali: III, 264
BENAIVITO, Micer: II, 171

BENI Goddala: I, 72
BEQUIM, Coje: II, 170
BÉRRIO, Estêvão Rodrigues: III, 260
BÉRRIO, Fernão Rodrigues: III, 256
BETANCOR, Frei Pedro de: II, 130
BEY, Muhammad: III, 102
BEY, Murad: III, 125, 126
BEY, Mustafá: III, 118
BEY, Piri: III, 125
BEY, Tuman: III, 110
BICUDO, Jani: III, 209
BIXORDA, Jorge Lopes: II, 99, III, 54, 195, 197, 198,
211, IV, 91
BOA VIAGEM, Martim Eanes: IV, 83
BOCOLLI, Cristóvão: III, 209
BODADILHA, Francisco de: III, 59
BOFES DE BAGAÇO: I, 173
BOLIVAR, Martim de: IV, 145
BOLONHA, Conde de: vidé D. Afonso III
BONEVILLE: I, 229
BOR-DAMEL: IV, 189
BOR-MALI: I, 170
BOR-MELLI: I, 152
BORBA, Conde de: I, 56
BORGES, António: III, 239, 240
BORGES DE SOUSA, Pedro: III, 213
BÓRGIA, D. João de: III, 185
BOTELHO, Diogo: I, 54, IV, 136
BOTELHO, João Mendes: III, 272
BOTELHO, Nuno Álvares: II, 19
BOTELHO, Simão: I, 197, III, 15, 28, 165, 170,
IV, 63
BOTERO: I, 161, 176, 205
BOTO, Rui: III, 32
BOYNO, Pero: III, 273
BRAGANÇA, Duque de: IV, 14
BRAGANÇA, D. Constantino: II, 44
BRANDÃO, Ambrósio Fernandes: I, 252, III, 28
BRANDÃO, Diogo: I, 40
BRANDÃO, Fernão: I, 54
BRANDÃO, João: I, 31, II, 84, III, 227, IV, 13
BRANDÃO, Pero: III, 257, IV, 200
BRITO, Álvaro de: I, 60
BRITO, António de: II, 131, III, 139, 141, 143
BRITO, Artur de: III, 160
BRITO, Cristóvão de: I, 248
BRITO, Francisco de: III, 36
BRITO, Jorge de: III, 139, 143
BRITO, Lopo de: III, 167
BRITO, Rui Mendes de: IV, 91
BROCONE, Bono: IV, 89
BRONES, Joam de: III, 272
BUJUMA, Cid: III, 261
BUKKA, Rao: I, 276
BUONDELMONTI, Giovanni: III, 41
BUTACA, Jerónimo: IV, 174

C

CÁ DA MOSTO: I, 38, 39, 70, 75, 88, 140, 146, 151,
153, 162, 164, II, 16, 148, 149, 150, III, 192, 243,
IV, 74
CÁ MASSER: III, 73, IV, 78
CABACHE, Jacobo: III, 279
CABEZA DE VACA, Alvar Núñez: II, 100
CABOTO, Sebastiano: II, 99

CABRAL, vidé CABRAL, Pedro Álvares
CABRAL, Jorge: III, 148
CABRAL, Pedro Álvares: I, 192, 193, 242, 244,
II, 22, 165, 169, 170, 171, 172, III, 8, 88, 94
GADAVAL, Álvaro de: IV 155, 196
CAIADO, António: I, 198
CAIADO, Mécia: III, 199
CALDEIRA, Diogo Nunes: III, 213
CALDEIRA, Fernão: IV, 196, IV, 206
CALDEIRA, Gonçalo Roiz: III, 56
CALDEIRA, Jorge: II, 153
CALDEIRA, Luís: III, 56
CALDEIRA, Manuel: III, 56, 213
CALVO, António: III, 55, 213
CALVO, Francisco: IV, 75, 88
CALVOS, Vicente Rodrigo de: IV, 87
CÂMARA, Rui Pereira da: I, 243
CÂMARA, Simão Gonçalves da: IV, 191
CAMBI, Napoleone: III, 179
ÇAMERECIM, Coje: II, 170, 171
CAMINHA, Álvaro de: IV, 96, 199, 206
CAMINHA, Pero Vaz de: IV, 41
CAMINHA, Rui Gonçalves: III, 29, 30, IV, 63
CANAVAL, João Maria: IV, 87
CANTO, Pero Anes do: III, 243, IV, 95
CÃO, Diogo: II, 161, 162
CAPELLO, Carlo: III, 92
CARAMANSA: I, 168
CARDIM, Fernão: IV, 49, 167
CARDOSO, Aires: III, 226
CARDOSO, Francisco: I, 249
CARDOSO, Joane Mendes: III, 164
CARDOSO, Vicente: III, 225
CARLOS V: I, 179, II, 14, 56, 57, 63, 64, III, 124, 144,
IV, 216
CARMONÉS, Cristóvão: III, 198, 201, 202
CARNEIRO, António: IV, 164, 185, 195
CARNEIRO, Francisco: III, 75
CARNEIRO, Pero de Alcáçova: I, 247
CARQUICIOS, Martin Iñiguez de: III, 141
CARTA DA LUA: III, 38
CARVAJAL, D. Gonçalo de: II, 95
CARVALHO, Lopo: II, 153
CARVALHO, Manuel: IV, 91
CARVALHOSA, Rui Gomes de: III, 122
CASANOVA: André: III, 204
CASTANHEIRA, Conde de: I, 150, II, 155, III, 61
CASTANHEDA, Fernão Lopes de: I, 35, 39, 224
CASTELLANI, Francesco: II, 160
CASTELO BRANCO, Fernão Rodrigues de: II, 40,
74, III, 20
CASTELO BRANCO, Garcia Mendes: IV, 97
CASTELO BRANCO, D. Martinho de: I, 53, III, 195
CASTELO BRANCO, Nuno Vaz de: III, 31, 33
CASTELO BRANCO, D. Pedro de: III, 44
CASTRO, D. Álvaro de: IV, 198
CASTRO, Álvaro Mendes de: II, 109
CASTRO, Baltazar de: II, 104
CASTRO, Diogo de: III, 63, 200
CASTRO, D. Diogo de: III, 68
CASTRO, Joam de: III, 203
CASTRO, D. João de: I, 28, 36, 55, 56, 248, II, 42, 43,
IV, 184
CASTRO, João Fernandes de: III, 274
CASTRO, D. Jorge de: III, 143, 144, 149, 151, 153
CASTRO, Pero de: III, 203
CASTRO, D. Pedro de: III, 257

CASTRO, Simão de Brito de: I, 206
CATANHO vidé tb. CATTANEO
CATANHO, Jerónimo: III, 272
CATANHO, Nicoloso: III, 272
CATANHO, Quirio: III, 207, IV, 77, 89, 90
CATARINA, D.: III, 68
CATICHO, Carilo: II, 154, III, 207
CATTANEO vidé tb. CATANHO
CATTANEO, Duarte: III, 126, 231
CATTANEO, Francesco: IV, 86, 89
CATTANEO, Lourenço: IV, 86
CEITA, João de: IV, 85
CELESTINO III: I, 97
CENTURIONE, Benedito: III, 198, 207
CENTURIONE, Esteban: III, 274
CENTURIONE, Paolo: III, 194
CÉSAR, Luís: III, 56
CHAINHO, Diogo: III, 153
CHANGAMIRE: I, 195
CHAVES, Manuel Moreno de: III, 57, 67
CHAU-JU-KUA: I, 280
CHERNICHE, Anibal: III, 206
CHERNICHE, Francisco: III, 206, vidé tb. SERNIGI
CHICHORRO, Anrique de Sousa: IV, 117
CHIKUYO CHISAMARENGO: I, 195
CHIRAMÁ: III, 38
CHAUCER: I, 29
CIDE BOFOTÁ: I, 268
CIFUENTES, Conde de: III, 256
CIMARMÃO, Marcos de: III, 211
CINO, Mathio: IV, 87
CIRNE, Manuel: III, 186, 228
CLAES, Jois: II, 9
COBOEIRO, Gonçalo Anes: III, 249
COELHO, Aires: III, 147
COELHO, Duarte: II, 103, 155, IV, 103, 166
COELHO, Gaspar Lopes: IV, 108
COELHO, Martim: III, 104
COELHO, Nicolau: II, 159, 168, 178
COFEM, Yçefe: III, 174, 195
COIMBRA, Duque de: IV, 14
COLAÇO, João: I, 180
COLOMBO, Cristóvão: II, 55, 63, III, 165, IV, 84
CONGO, Rei do: IV, 185
CONSTANTINO D.: vidé BRAGANÇA, D. Constantino
CONTARINI, Gasparo: II, 56
CONTI, Nicolo di: II, 160, 161, 185
CORBINELLI, Francisco: vidé tb. CORVINEL
CÓRDOBA, D. Rodrigo de: II, 139
CORESMA vidé QUARESMA
CORREIA, Aires: II, 170, 171, III, 39
CORREIA, António: III, 14
CORREIA, Jorge: III, 41
CORREIA, Martim: III, 147
CORREIA, Simão: IV, 168, 191, 196
CORSALI, Andrea: I, 41, 225, 228, 229, 231, III, 109
CORTE-REAL, Gaspar: IV, 134
CORTE-REAL, Manuel: IV, 135
CORTE-REAL, Vasqueanes: IV, 11
CORTEZ, Fernando: II, 63, 102, 110
CORVINEL, Francisco: vidé tb. CORBINELLI
CORVINEL, Paris: III, 206
COSTA, Henrique Gomes da: IV, 165, 180
COSTA, D. Jorge da: II, 169
COSTA, Pero da: I, 130
COSTA, Soeiro da: I, 165, 168, 169

COUTINHO, D. Fernando: I, 54
COUTINHO, Francisco Pereira: IV, 103
COUTINHO, Henrique: IV, 86
COUTINHO, D. Jerónimo: III, 46
COUTINHO, João Rodrigues: II, 105, IV, 179
COUTINHO, Manuel de Sousa: I, 202, II, 120, 121
COUTINHO, Tomé de Sousa: I, 206
COUTINHO, Vasco Fernandes: IV, 167
COUTO, Diogo de: I, 182, 205, 218, 266, 274
COVIDES, Pedro de: II, 53
COVILHÁ, Pero da: I, 183, 209, II, 161, 162, 163, 164, 183, 191
CRASO, D. Cristoval de: II, 96
CRUZ, Frei Gaspar da: I, 38, IV, 115
CUCUF: III, 137
CUNHA, Aires da: II, 103
CUNHA, Fernão Álvares da: I, 247
CUNHA, Gonçalo Roiz da: III, 239
CUNHA, D. Lourenço da: II, 125
CUNHA, Nuno da: I, 203, II, 38, 135, III, 34, 118, 129, 130, 145, 149, IV, 190
CUNHA, Pero da: III, 235
CUNHA, Tristão da: I, 78, 205, III, 9, 54, 59, 98, 104, IV, 57
ÇUNIGA, Juan de: II, 14
CURVELLO, António: IV, 94

D

DA NOLI, Família: III, 192
DALEFFE, Giovanni Maria: I, 253, III, 28
DALVARADO, D. Pedro: III, 144
DANTAS, Gonçalo: I, 152
DAVID: I, 181
DAUX, Melek Ben: II, 10
DE HARO, Família: III, 203
DE LA TORRE, Família: III, 203
DE NEGRO, Luís Vaz: vidé tb. DI NEGRO, DI NIGRO: III, 212, IV, 90
DE NEGRO, Ramiro: IV, 90
DE PALMA, Família: III, 191
DEI BENEDETTO: III, 194
DEL CANO, Sebastián: IV, 47
DENIS, Lopo: III, 255
DEVA, Curja: III, 137, 138
DI NEGRO, Família: vidé tb. DE NEGRO, DI NEGRO: IV, 84
DI NEGRO, Lazano: vidé tb. DE NEGRO, DI NEGRO: IV, 86
DIAS, Álvaro: IV, 77
DIAS, André: III, 10, 39, 192, 193, II, 162, 163, 164, 165
DIAS, Bartolomeu: I, 183
DIAS, Cosme: III, 56, 57, 67, 214
DIAS, Diogo: I, 21, 46, 192
DIAS, Gaspar: II, 12, IV, 86, 87
DIAS, João: III, 255
DIAS, Lopo: III, 54
DIAS, Pallos: IV, 196
DIAS, Pedro: II, 137, IV, 195
DIAS, Tomé: III, 199, 202
DICUIL, Monge: I, 36
D. DINIZ: I, 31, 105, 106
DJAMÁL, ad-Din Zaghali: I, 93
DJUDER, Paxá: I, 181

DOMINGUES, Afonso: IV, 123
DRAGO, Bartolomeu: III, 282
DRAKE, Francis: III, 46
D. DUARTE: I, 29, 30, 52, 56, 121, 125, 127, 128, 129, 131, 132, 142, 143
D. DUARTE, Diogo: III, 214
DUARTE, Francisco: III, 214
DUARTE, Jerónimo: III, 56, 67
DUARTE, Manuel: IV, 80
DUBOIS, João: III, 67
D'UI' Amran: I, 75

E

EANES, Afonso: IV, 19
EANES, Fernando: IV, 93
EANES, Gil: I, 145
EANES, Gonçalo: I, 180
EANES, Joane: III, 236
EANES, Joanes, I, 127
EABNES, Martim: IV, 88
EÇA, D. Francisco de: II, 48
EDRICI: I, 70, 73, 74, 140
EDUARDO III de Inglaterra: IV, 122
EDUARDO IV de Inglaterra: I, 111
EL'ATTAR, Ahmed: III, 264
EL-BEKRI: I, 70, 72, 73
EL GHOURI, Kansuh: III, 96, 100, 108, 109, 118, 123
ELVAS, António Fernandes de: III, 63, 67, IV, 179, 197
ELVAS, Fernão Rodrigues de: III, 214
ELVAS, Francisco Rodrigues, de: III, 67
ELVAS, Manuel Gomes de: IV, 136
EMCURIA, Família: III, 210 (IMHOF)
EMPOLI, Giovanni da: I, 22, 52, III, 54
EN-NASSER, Mulay: III, 264
ER-RAHMAN, Abda: III, 260
EREDIA, Godinho de: I, 213, 214, 216, 217, II, 78, 186
ESCALANTE, Garcia de: II, 137
ESCALANTE, João de: III, 195, 197, 198, 203
ESCOBAR, Pêro de: I, 168
ESMERALDO, João: IV, 85
ESPINDOLA, Estêvão de: III, 209, IV, 164, 196
ESTÊVÃO, Baltasar: III, 210
ESTÊVÃO, Miguel: III, 210
ESTEVES, Álvaro: I, 168
ESTEVES, André: IV, 93
ESTEVES, Diogo: III, 256
ESTRABÃO: I, 22
EUCLIDES: I, 16
ÉVORA, Pero de: I, 180
ÉVORA, Socio Mendes de: I, 146
EZCOTO, Domeneço: III, 193

F

FAÇARA, Josefe: III, 65
FALCÃO, Cristóvão: I, 40
FALCÃO, Figueiredo: I, 33, III, 76
FALCÃO, Manuel: III, 148
FARIA, Francisco: III, 139
FEDRICI, Césare de: II, 185

FEIRA, Conde da: III, 50
FERNANDES, António: I, 198, III, 200, 201, 229
FERNANDES, Bastião: III, 240
FERNANDES, Cristino: IV, 163
FERNANDES, Damião: IV, 196
FERNANDES, Diogo: I, 248, III, 200, 202, IV, 81
FERNANDES, Gaspar: III, 198, 200, 202
FERNANDES, Gil: III, 56
FERNANDES, Gonçalo: III, 278
FERNANDES, Jerónimo: IV, 131
FERNANDES, João: III, 200, 202, IV, 85, 156
FERNANDES, Manuel: IV, 84
FERNANDES, Marco: I, 152
FERNANDES, Martim: I, 168
FERNANDES, Nuno: II, 86, III, 174, 175
FERNANDES, Pero: I, 180
FERNANDES, Dr. Pero: III, 78
FERNANDES, Valentim: I, 27, 39, 76, 157, 158, 164, 209, IV, 15, 150, 156
FERNANDES, Vasco: IV, 90
FERNANDES, Francisco: IV, 163
FERNANDO D.: I, 113, 114, 115, 116, II, 51
FERNANDO, Infante D.: I, 140, III, 192, IV, 69, 75, 88, 194
FERNANDO, Rei de Castela: II, 53, 55
FERNANDO II de Leão: I, 95
FERNANDO III de Castela: I, 87, 125
FERRARA, Duque de: I, 171
FERREIRA, Gonçalo: III, 67, 68
FIGUEIRA, Anrique: II, 37
FIGUEIREDO, Vasco de: III, 270, 271, 277
FILIPE I: IV, 140
FILIPE II: I, 206, II, 13, 67, 92, 97, 131, III, 49, 161, 180, IV, 177, 178, 218
FILIPE III de Espanha: I, 178
FILIPE IV: II, 13
FILIPE IV: I, 108
FILIPE «O BELO»: I, 108
FILIPE «O BOM» da Borgonha: I, 111
FILIPE O OUSADO: I, 111
FILIPE, Estêvão Vasques: IV, 123
FIRUZ, Shah: I, 260, 269
FLEURY, Jean: III, 242, 278
FLORENTIM, Carilo: III, 192
FLORENTINO, Bartolomeu: II, 154, 162, 165, III, 53, 54, 57, 191, 194, 196, IV, 89, 128, 195, ver MARCHIONE, Bartolomeu
FOGAÇA, João: I, 54
FOKAS, Nicéforas: I, 99
FONSECA, António da: III, 28
FONSECA, Barbardo da: III, 40
FONSECA, João da: III, 35
FONSECA, Pero da: IV, 187
FORBIM, João: III, 191
FORJAZ, D. Manuel Pereira: II, 106
FORVES, Domingos de: IV, 196
FORVES, Tomás de: IV, 196
FOSSE, Eustache de la: II, 150, 155, IV, 134
FRA MAURO: II, 160
FRAGOSO, Álvaro: IV, 14
FRANCESCO, Giovanni: III, 208
FRANCISCO I de França: III, 114, 189
FRANCISCO, João: III, 209
FREDERICO: II, I, 88
FREDICI, César de: I, 281
FREIRE, Estêvão: II, 142
FREITAS, Jordão de: III, 158

FRESCOBALDI, Família: I, 92, III, 207
FROIS, Jerónimo Luis: I, 247
FÜGGER, Família: III, 41, 54, 58, 65, 180, 210
FÜGGER, Anton: II, 9, 11
FURTADO, Afonso: I, 193

G

JALEGO, Jácome Gomes: III, 56, 67
GALEGO, João: IV, 97
GALENO, I, 16
GALHARDIA, Estêvão da: IV, 135
GALVÃO, António: III, 143, 146, 150
GALVÃO, Duarte: I, 53
GAMA: vidé GAMA, Vasco
GAMA, Duarte da: I, 54
GAMA, D. Estêvão da: I, 151, II, 163, 174, III, 54, 149, 255
GAMA, D. Francisco da: III, 33
GAMA, Gaspar da: vidé tb. INDIA, Gaspar da: II, 169, 183
GAMA, Manuel da: III, 151
GAMA, Vasco da: I, 139, 171, 173, 183, 190, 192, 193, 194, 209, 221, 223, 238, 241, 244, II, 28, 55, 82, 165, 166, 167, 168, 170, 172, 174, 175, 176, 178, 191, 202, 217, III, 7, 8, 17, 37, 59, 88, 93, 112, 115, IV, 15
GARCEZ, Simão: III, 199, 200, 202
GARCIA, Aleixo: II, 99, 100
GARCIA, Diogo: III, 205
GARCIA, Luís: III, 282
GATO, Nuno: III, 176, 259, IV, 191
GHAZNA, Mahmud de: I, 259
GHUALTEROTI Filippo: II, 9
GIDETE, Joham, III, 193
GIL, Rui: III, 256
GIOVA, Bernardino: III, 97
GIRALDI, Família: III, 207
GIRALDI, Francisco: III, 208
GIRALDI, Lucas: II, 87, 93, III, 55, 207, 208, IV, 92
GIUSTINIANI, Sebastião: III, 101
GODINHO, Manuel: I, 250, 254
GÓIS, Damião de: I, 38
GÓIS, Gonçalo Vaz de: I, 191
GÓIS, Marcos de: III, 56
GÓIS, Pêro de: II, 86, IV, 103
GOMES, Família: IV, 144
GOMES, Álvaro: III, 205
GOMES, António: III, 182, 183, 190
GOMES, Bartolomeu: II, 51
GOMES, Belchior: III, 67
GOMES, Diogo: I, 146, 152, 156, 161, II, 148, 150, III, 233, 234, 278, IV, 131, 158
GOMES, Fernão: I, 78, 165, 168, 169, II, 151, 154, 160, III, 191, 200, 202, IV, 157, 169
GOMES, Francisco: III, 198, 200, 202, 244, IV, 96
GOMES, Luís: III, 63, 182
GOMES, Manuel: III, 182, 183, 190, IV, 87
GONÇALVES, André: IV, 141
GONÇALVES, Antão: I, 145, II, 148
GONÇALVES, Francisco: III, 175
GONÇALVES, Heitor: III, 175
GONÇALVES, Jorge: IV, 131
GONÇALVES, Nuno: I, 40
GONÇALVES, Vicente: IV, 102

GONGO, Mussa: I, 88
GONNEVILLE: I, 244
GOSSEMBROT: III, 54
GRÃO TURCO: I, 206
GRILO, Silvestre: III, 206
GRIMALDI, André: III, 193
GRIMALDO, Jorge: III, 175
GRIMANI, Alvice: III, 83
GUALTEROTTI, Família: III, 207
GUIMARÃES, Frei João de: I, 249
GUISADO, João: IV, 177
GUTRIN, Raoulin: IV, 85

H

HARAM, Cristóvão: III, 197
HARAM, Diogo de: III, 197
HARGUEN, John: III, 227
HARIHARA RAYA II: I, 280
HARO, Cristóvão de: II, 99, III, 195, 203, IV, 159
HARO, Diego de: III, 203
HAWKINS, John: I, 177
HENRIQUE, Cardeal D.: I, 178, III, 63, 213, IV, 178
HENRIQUE, Infante D.: I, 145, 146, 165, II, 146, 148, 159, III, 192, 237, 246, 282, IV, 73, 74, 75, 94, 154, 156, 194, 198
HENRIQUE IV de Castela: I, 130, 133
HENRIQUE VIII: II, 67, III, 111, 226
HENRIQUES, Duarte Dias: IV, 165
HENRIQUES, João Sousa: III, 48
HÉRCULES: I, 27
HERÓDOTO: I, 153, 258
HERVART, George: III, 77, 210
HIDALCÃO: vidé tb. ADIL KHAN III, 107
HIPÓCRATES: I, 16
HIRSCHVOGEL: III, 54
HO'SEIN: I, 75
HOECHSTETTER: III, 54, 58
HOMEM, Lopo: I, 22
HOMEM, Vasco Fernandes: I, 199, 206, II, 135
HONORIUS Inclusus: I, 36
HUMAYUN: I, 268, 269
HURTADO, Lope: II, 57, 87, III, 178, 213, 279
HUSAIN, Emir: vidé tb. MIROCEM: III, 99, 100, 103, 104, 108, 109

I

IBNE Haukal: I, 70, 73, 76, 86, 261
IBNE KHALDUNE: I, 70, 88
IBNE-SAÍDE: I, 73
IBRAHIM, Mulay, III, 282
ILTUTMISH: I, 159
IMBRAIM PAXÁ: III, 113
IMHOF: III, 54, 58
INDIA, Gaspar da: vidé tb. GAMA, Gaspar da: I, 139, II, 217
INDIA, Manuel Mendes da: III, 56
INOCÊNCIO III: I, 97
INOCÊNCIO VIII: II, 161
ISABEL, Rainha de Castela: II, 53, 55
ISHAQ I: I, 181
ISIDORO DE SEVILHA: I, 36

ISMAIL, Shah: vidé tb. ISMAEL, XEQUE: III, 108, 111, 122
ISMAEL, Xequê: vidé ISMAIL, Shah
ITALIAM, Luís: III, 197, 206
IYÁS, Ibne: I, 92, II, 223, III, 94, 110
IYÁS, Malik: III, 99, 100, 118

J

JAHANGIR: I, 269, 270, 271
JAQUES, Cristóvão: II, 99
D. JOANA, Infanta: II, 188
D. JOÃO I: I, 39, 111, 118, 121, 124, 126, 127, II, 146, III, 245, 280, IV, 126
D. JOÃO II: I, 132, 133, 146, 147, 152, 166, 169, 179, 180, 183, 198, 209, II, 55, 56, 152, 160, 161, 162, 163, 165, III, 255, 256, IV, 130, 157, 163
D. JOÃO III: I, 169, 170, 174, 175, 179, 202, II, 58, 93, 155, 156, III, 30, 92, 153, 169, 170, 178, 185, 189, 223, 225, 226, 231, 273, 278, 279, IV, 85, 88, 140, 162, 188
JOSEFE: I, 183, 275
JOSEFE, «O Índio»: II, 197, 200
CASTELA, Juan I de: I, 125
JÚLIO II: III, 179
JUSARTE, Martins Afonso de Melo: III, 147
JUSTINO: I, 38

K

KRISHNA RAYA: I, 274
KRISHNADEVA RAYA: I, 276

L

LA CUBA, Juan de: I, 22
LA RONCIÈRE: I, 38
LACERDA, Manuel de: III, 60
LACERDA, Nuno Pereira de: III, 158
LAGO, Domingos do: III, 244
LAMBÊA DE PERU: III, 38
LAMEGO, António Mendes de: IV, 165, 178
LAMEGO, Manuel Rodrigues de: IV, 179
LANÇAROTE: I, 145
LAS CASAS, Bartolomé de: I, 22
LAS CASAS, João de: III, 210
LAVAL, Pyrdard de: I, 254
LEÃO X Papa: III, 178
LEÃO, O Africano: I, 70, 157, 158, 160, 178, II, 221
LEITÃO, Domingos: III, 226, 227
LEITE, António: III, 260
LEITE, Bastião: III, 279
LEITE, Sebastião: II, 142
LEME, Martim: III, 193
LEME, Duarte de: I, 191, 196, II, 199, III, 59, 104, 105
LÉON, Cieza de: IV, 102
LÉON, Gomez de: II, 57, 87

LECARD, Estêvão: III, 213
LEVY, Mayl: III, 176
LIMA, Domingos de Magalhães de: III, 244
LIMA, D. João de: IV, 47
LIMA, Leonel: III, 36
LIMA, D. Rodrigo de: III, 112
LINHARES, Conde de: II, 123
LIPPOMANI: I, 251, 253
LISBOA, Frei António de: II, 162
LISBOA, João de: II, 99
LISBOA, Manuel Jorge de: III, 56, 67
LOBO, Francisco: III, 35, 198, 270, IV, 102
LOCHAC: I, 216
LODI: I, 268
LOMELIM, Batista vidé tb. LOMELLINI: III, 234, IV, 75, 88
LOMELLINI, Família: III, 191
LOMELLINI, Marco: III, 193
LOPES, Cristóvão: III, 269, 277
LOPES, Diogo: III, 198, 200, 202, IV, 133, 205
LOPES, Duarte: III, 282
LOPES, Fernão: I, 105, 108, 110, 112, 248, 251, III, 64, 201, 202
LOPES, Francisco: III, 282
LOPES, Gonçalo: III, 272
LOPES, João: II, 105
LOPES, Mateus: III, 229
LOPES, Tomé: I, 204, II, 191, IV, 198
LOPEZ, Roberto: I, 140, 220
LORONHA, Duarte de: IV, 96
LORONHA, Fernão de: vidé tb. NORONHA, Fernando de: III, 211
LOROSA, vidé LOUROSA
LOUREIRO, Fernando: I, 150
LOURENÇO, Cristóvão: III, 167, 169, 170
LOURENÇO, Fernão: II, 152
LOURENÇO, Góes: IV, 73
LOURENÇO, Gonçalo: III, 194
LOURENÇO, Martim: III, 193
LOURENÇO, Rui: III, 61
LOUROSA, Pero Afonso de: III, 138
LUCENA, Dr. Diogo de: III, 195
LUCENA, Dr. Vasco Fernandes de: II, 161
LUCO: II, 42
LUÍS, D., Infante: I, 55, 57, II, 58, IV, 186, 188, 198
LUÍS XI de França: I, 133
LUÍS XII: II, 82
LUÍS, Álvaro: IV, 128
LUÍS, João: II, 62, 90
LUÍS, Marçal: IV, 193
LUNA, Beatriz de: III, 212

M

MACEDO, Manuel de: I, 243, II, 155
MACIEL, João: II, 12
MADAFOR Shah: I, 265, 266
MADEIRA, Diogo Simões: II, 136
MADUREIRA, António: III, 151
MAGALHÃES, Fernão de: II, 99, III, 139, 140, IV, 45, 102, 216
MAGHRIBI, Hâmid: III, 103
MAHMUD, Sultão: I, 265
MAHMUD, Shah II: I, 262, 263

MAHMUT, Aga: III, 118
MAHO, Said Boagaz: III, 266
MAHOMET II: II, 52
MAHUAN: I, 278, III, 31
MAIORCA, Jaime de: II, 159
MAJID, Ibne: II, 166
MAKRIZI: I, 91
MALFANTE: I, 27, 43, 85, 88, 90, 135, 143, II, 52
MALIK, Ashraf: I, 93
MALOCELLO: I, 140
MAMALE: III, 106
MAMON: I, 55
MANDEVILLE: I, 37
MANDIMANSA: I, 157
MANLICH, Hans Christoph: III, 65
MANRIQUE, Sebastião de: I, 214, II, 130
D. MANUEL: I, 57, 139, 169, 248, II, 9, 14, 154, 165, 168, 171, 172, 173, III, 16, 94, 95, 97, 178, 222, IV, 86, 188
MANUEL, D. Nuno: I, 99, III, 54, 59, 203
MARABOTO, Família: III, 191
MARCHENA, Afonso de: III, 200, 201, 205
MARCHENA, Anton de: II, 142
MARCHIONE, Bartolomeu: II, 165, III, 191, vidé tb. FLORENTINO, Bartolomeu
MARCONI, Família: III, 83
MARCOS, Lucas: II, 163
ÁUSTRIA, Margarida de: II, 13
MARIA, João: III, 96
MARIKAR, Família ou MERCAR: III, 167
MARQUES, António: III, 229
MARS DEN, William: I, 212
MARTELLI, Família: III, 83
MARTINHO D.: I, 56
MARTINS, Afonso: III, 201, 207, IV, 84
MARTINS, Fernão: II, 160, 161
MARTINS, Francisco: IV, 143
MARTINS, Geraldo: IV, 142
MARTINS, Jorge: IV, 163
MARTINS, Vasco: IV, 9
MÁRTIR, Pedro: III, 94
MÁRTIRES, D. Frei Bartolomeu dos: I, 55, III, 79
MARZELLO, Nicolò: II, 82
MASCARENHAS, D. Fernando de: II, 45
MASCARENHAS, D. Francisco de: II, 119, III, 36
MASCARENHAS, João Rodrigues: IV, 89
MASCARENHAS, Jorge de: III, 151
MASCARENHAS, D. Nuno: IV, 191
MASCARENHAS, D. Pedro de: II, 117
MAURO, Frei: III, 97, 99
MAXIMILIANO, Imperador: II, 13, 161, III, 93, 207
MAYR, Hans: III, 58, IV, 34
MEDEIROS, Manuel de: III, 36
MEDELIM, Conde de: IV, 11
MÉDICI: II, 160, 161, 162
MEDINA, Bernaldim de: III, 195, 199, 205
SIDÓNIA, Duque de Medina: I, 32, III, 274
MELA, Pompónio: I, 36
MELO, Diogo de: III, 104
MELO, Garcia de: I, 144, II, 57, III, 23, 30, 264
MELO, Jorge Pereira de: III, 50
MELO, Martim Afonso de: I, 206
MELO, Pero Lourenço de: III, 147
MENDES, Diogo: III, 185, 211
MENDES, Francisco: III, 210, 212
MENDES, Heitor: III, 65, 68, IV, 80

MENDES, Lopo: II, 152
MENDES, Luís: IV, 196
MENDES, Pero: IV, 90
MENDES, Rui: II, 11, 67, III, 54, 186, IV, 85
MENDES, Soeiro: IV, 195
BENVENISTE, Família Mendes: III, 212
MENDONÇA, André Furtado de: II, 124, III, 162
MENDONÇA, Fernão de: III, 29
MENDONÇA, Furtado de: III, 242
MENDOZA, António de: III, 144
MENEZES, D. Anrique de: II, 71
MENEZES, Brás Teles de: IV, 91
MENEZES, D. Diogo de: IV, 108
MENEZES, D. Duarte de: I, 49, 202, II, 120, 121, III, 131, 161, 246, IV, 115
MENEZES, Fernão Teles de: II, 119
MENEZES, D. João de: I, 52, 53
MENEZES, João Roiz de Sá de: I, 43
MENEZES, D. Jorge de: I, 201, 202, III, 14, 142, 143, 145
MENEZES, D. Luís de: III, 46, 115
MENESES, D. Manuel de: III, 129
MENESES, D. Simão de: IV, 62
MENESES, D. Tristão de: III, 137
MERCADO, Gaspar de: III, 67
MERCADO, Tomás de: IV, 192
MERCAR, Família: vidé MARIKAR
MERCAR, Cheriva: III, 106
MESQUITA, Diogo Lopes de: III, 158
MEXIA, Afonso: II, 38, III, 39, 145
MICHEL, Yves: III, 227
MICHIEL, Piero: III, 230
MIGUEL, Julião: IV, 136
MIMENÇA, Pero de: III, 204, IV, 91
MIR'ALI, Beg: I, 206
MIRANDA, Juan de: III, 204
MIRANDA, Simão de: IV, 169, 195
MIROCEM: v. tb. HUSAIN, Emir
MOCENIGO, Tomà: I, 50, 233
MOCOMBA: I, 195
MOHÁMMED, Mulay: III, 261, 262, 283
MOHÁMMED'Adil Shah: I, 269
MOHÁMMED, Ibue Tughuluk, I, 260, 261
MOLIN, António da: II, 16
MOLINA, Vásquez de: III, 272
MONÇAIDE: I, 244, II, 169
MONCLARO: I, 56, 197, 199, 201, 203, 206
MONTARROIO, Fernando de: I, 139
MONTARROIO, Pero de: II, 162
MONTEIRO, Pedro: IV, 177
MONTES, Henrique: II, 99
MOQUET, Jean: III, 48
MORAIS, Bastião de: I, 247
MORALES, Fernando: IV, 97
MORATO, Manuel Garcia: III, 47
MORELLI, Bártolo: IV, 86
MORELLI, Benedetto: III, 196, 197, IV, 89
MORENO, Martim Soares: IV, 106
MORGA, António de: II, 130
MASSER, Cà: vidé CÀ MASSER
MOSTO, Cà Da: vidé CÀ DA MOSTO
MOXICA, João Afonso de: III, 199, 205
MU'IZZ, Ad-Din Mubarak: I, 262
MULAY, Ahmed: I, 181
MÜNZER: I, 147
MURAD, vidé BEY, Murad
MURAD, Sultão: II, 52,

N

NAIA, Pero da: I, 194
NASIR, Ad-Din Mahlud: I, 219, 259
NEGRO, Jossepe: III, 255
NEMET, Chaggi: II, 206
NETTI, Orazio: III, 41
NETUCCI: I, 22, 210
NICHETA, Alvise: III, 83
NICOLAU V, Papa: IV, 181
NICOT: I, 57
NÓBREGA, Padre Manuel da: IV, 103
NOBUNAGA: II, 36
NOLI, Da: I, 151
NORONHA, D. Afonso de: II, 129, III, 15, 37, 38, 156
NORONHA, D. Álvaro de: III, 264, IV, 191
NORONHA, D. Antão de: II, 73, 118, III, 159
NORONHA, D. António de: I, 199
NORONHA, Fernando: III, 54, 58
NORONHA, D. Garcia de: II, 38, III, 106, 151
NOVA, João da: I, 193, II, 172, 173, III, 7, 8, 13, 17, 50, 54, 77, 78
NOVAIS, Paulo Dias de: I, 57, II, 104, 105, IV, 165
NUNES, António: I, 34
NUNES, Diogo: IV, 26
NUNES, João: III, 198, 201, 202, 255
NUNES, Pedro: I, 36, III, 18
NUNES, Dr. Pedro: III, 39
NUNES, Silvestre: II, 9

O

OGANÉ: vidé tb. PRESTE JOÃO: II, 162
OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de: I, 30, 31
OLIVEIRA, Fernando: I, 23, 42
OLIVEIRA, Francisco: III, 272
OLIVEIRA, Nicolau de: I, 31, 32, 166, 176; III, 76, 78
ORELLANA, Francisco de: II, 103
OROSIUS, Paulus: I, 36
OSÓRIO, D. Jerónimo: IV, 124
ORTA, Garcia de: I, 42, 61, II, 183
ORTIZ, Alonso: III, 205
ORTIZ, Gonçalo: III, 204
OTHMANI, Salman: III, 109

P

PACHECO, Duarte: I, 42, 45, 170, 172, II, 178, 179, III, 46, 77, 98, 271, IV, 136
PACHECO, Fernando: IV, 86, 90
PACHECO, Manuel: II, 104
PAIS, Francisco: III, 163, 167
PAIS, Gaspar: III, 199
PAIS, João: IV, 176
PAIVA, Afonso de: II, 162, 163
PAIVA, Manuel de: III, 67
PALHA, Francisco: I, 56, III, 146, 157, 167
PALMA, João de: III, 193, IV, 73
PALMA, Nicolau da: IV, 73
PALMA, Salvador da: II, 12
PARADA, João Rodrigues de: IV, 89, 90
PARDO, Miguel: I, 150, III, 204

PARDO, Pero: II, 96, III, 204
PARIS, Giraldo: III, 64
PASQUALIGO, Pietro: III, 95
PAZ, João de: I, 243
PREDÁLVARES: vidé ÁLVARES, Pedro
PEDRO I, D.: I, 106, 109, 110, II, 146
PEDRO, Infante D.: I, 128, 209, II, 159, III, 237, IV, 154
PEDRO, Regente D.: I, 111
PEDRO, O Cerimonioso: I, 31, 102
PEGADO, Vicente: I, 198, 249
PEGOLOTTI: I, 229
PENELA, Conde de: III, 192
PEREIRA, Duarte Pacheco: II, 165, 178
PEREIRA, Galeote: IV, 148
PEREIRA, Nuno Álvares: II, 136
PEREIRA, Manuel Cerqueira: II, 106
PEREIRA, Rui Dias: III, 59
PERESTRELO, Bartolomeu: III, 232
PEREZ, Diogo: II, 96
PEREZ, Fernando: III, 205
PEROÇO, Filipe: III, 192
PESQUERA, António de: I, 176, II, 156
PESSOA, António: II, 194, III, 15
PESSOA, Francisco: II, 152
PETROCOCHINO, Nicolau: III, 22
PEUTINGER: III, 58
PIMENTEL, Álvaro: III, 195, 196, 210, 212
PINTO, Fernão Mendes: I, 247
PINTO, Sousa: II, 136
PIRES, Gomes: I, 145, 217
PIRES, Gonçalo: II, 156
PIRES, João: IV, 128
PIRES, Simão: I, 177
PIRES, Tomé: I, 27, 34, 39, 41, 56, 179, 207, 210, 212, 235
PIRES, Vicente: III, 282
PISANI, Domenico: III, 94, IV, 86
PO, Fernando: II, 151
POLO, Marco: I, 18, 22, 37, 210, 211, 212, 215, 216, II, 160, 161, 185, 197, 208, 211
PORTO, João do: IV, 169
PORTUGAL, D. Álvaro de: IV, 11
POSTAN: I, 220
PRADA, Alonso de: IV, 178
PUREOYRE, Deorao: I, 276
PRADO, Francisco do: I, 152
PRESA, Francisco de: III, 183
PRADO, Gaspar de: IV, 162
PRESTE João: I, 36, 37, 38, 180, 222, 223, II, 21, 148, 159, 160, 161, 162, 166, 180, III, 107, 110, 123, 124
PRIULI: I, 139
PRIULI, Mafio di: III, 109
PROCEL, João: III, 240
PTOLOMEU: I, 16, 189, 218
PYRARD, François: I, 61

Q

QAIT Radjabi, Marechal: I, 93
QUARESMA, Pedro: vidé CORESMA, Pedro: IV, 200
QUEIMADO, Job: I, 249, II, 86, III, 54, 271
QUEIMADO, Vasco: II, 152

QUESARINGO: I, 195
QUIRINI: III, 73
QUIRINI, Vincenzo: I, 241, 244, 246

R

RÁBANO Mauro: I, 36
RABELO, Rodrigo: I, 180
RAIS, Salman: vidé tb. THAMANI, Rais Salman:
III, 111, 118, 119
RAMÚSIO: II, 206
RANGEL, Simão: IV, 86
REAL, António: I, 56
REBELO, João: II, 9
RECHTERGHEM, Nicolas Van: IV, 98
REDOLHO, Calliro: II, 154
REDONDO, Conde de: II, 44
REINEL, Martim: I, 144, III, 177
REINEL, Pedro Gomes: I, 180, IV, 179, 197
REIS CATÓLICOS: II, 155, 168, 169
REM, Lucas: III, 54, 58
REQUENA, Diogo de: II, 105
RESENDE, Barreto: I, 253, II, 136, III, 163
RESENDE, Garcia de: I, 27, 32, 39, 41, 42, 52, 55,
246
RIBEIRO, Luís: III, 270, IV, 12
RIBEIRO, João Gonçalves: III, 193
RIBEIRO, Nuno: III, 271
RICARDO II: I, 119, II, 51, 82
RIO, Jerónimo del: I, 202
RIZO, Andrea: III, 83
RIZO, Jerónimo: III, 83
ROCHA, Gaspar da: II, 12
RODRIGUES, Alonso: II, 96
RODRIGUES, Bernardo: I, 54, 55, IV, 192
RODRIGUES, Cristóvão: IV, 164
RODRIGUES, Francisco: III, 198, 202
RODRIGUES, Gaspar: III, 138
RODRIGUES, Jerónimo: IV, 89
RODRIGUES, João: I, 147, 153, III, 179, IV, 90,
92, 97
RODRIGUES, Jorge: IV, 90
RODRIGUES, Paio: IV, 162
ROIZ, Família: IV, 85, 144
ROIZ, Antão: III, 41
ROIZ, Mem: I, 180
ROIZ, Pero: II, 98, IV, 177
ROJAS, Francisco de: II, 98, IV, 177
ROSELLI, Francesco: I, 22
ROTT, Konrad: III, 63, 179
ROVELLASCO: III, 64
ROVELLASCO, Giovanni Battista: vidé tb.
ROVELLASCO, João Baptista: III, 63, 179
ROVELLASCO, João Baptista: vidé tb. ROVEL-
LASCO, Giovanni Battista: III, 213, IV, 164, 197
RUIZ, Família: III, 182, 183, 190, IV, 136
RUJEN, Gonçalo de: III, 273
RUTE, Jacob: III, 177

S

SÁ, António de: I, 175
SÁ, Constantino de: II, 78, 129, 130
SÁ, Francisco de: III, 142

SÁ, Garcia de: I, 207, II, 72, III, 130, 137
SÁ, João de: II, 152, 166, III, 197
SÁ, João Roiz de: I, 54
SÁ, Manuel de: IV, 66
SÁ, Pantaleão de: I, 201
SAAVEDRA, Álvaro de: III, 142
SABOIA, Duque de: III, 50
SACA, Malik: III, 118
SAGUNDINO, Alvise: III, 97
SAIF Ad-Din Hadjé: I, 219
SAINTONGE, Jean Alphonse de: vidé tb. AFONSO,
João
SALADINO: I, 91
SALAZAR, António de: III, 179, 213
SALAZAR, Lopo de: III, 193
SALDANHA, Aires: III, 131
SALDANHA, António: III, 59, 97, 112, IV, 115
SALGADO, Alvaro: III, 195
SALIM: I, 269
SALVADOR, Frei Vicente do: IV, 113
SALVAGO, Família: III, 206
SALVAGO, António: IV, 90
SALVAGO, Esteban: III, 274
SALVAGO, João: IV, 14
SALVAGO, Lucas: III, 206, IV, 90
SALVIATIS, Pedro: III, 178
SAMBEGENI, Rei: I, 152
SAMPAIO, António Fernandes de: III, 33
SAMPAIO, Lopo Vaz de: I, 56, III, 118, 142
SAMPAIO, Rui de Melo de: I, 203
SANCHES, Sancho: III, 273
SANCHO III, D.: I, 95, 97
SANGUL: I, 151
SANTA CRUZ, Marquês de: I, 32, III, 51, 55
SANTARÉM, João de: I, 168
SANTO ISIDORO: I, 22
SANTOS, Frei João dos: I, 205, 206, 229, 253, 254
SANTURÃO: vidé CENTURIONE
SANUDO, Benedetto: III, 95
SANUDO, Marino (O Velho): II, 160
SÃO BERNARDINO, Frei Gaspar de: I, 226
SÃO LUÍS, Rei de França: I, 103
SARMIENTO, Luís: I, 57, II, 93, 94, 95, III, 272
SASSETTI, Feitor: I, 49, 229, 251, 252, III, 28, 41, 75,
77, 78, 79, 180
SCHETZ, Erasmo: II, 9, III, 209, IV, 103
SCHETZ, Jerónimo: III, 198
SEBASTIÃO, D.: I, 54, 56, 176, III, 63, 179, IV, 166
SEITZ, Simão: III, 58
SEQUEIRA, Diogo Lopes de: I, 210, III, 112, 136,
139
SERNIGI: I, 238
SERNIGI, Girolamo: vidé tb. CHERNICHE, Jeróni-
mo: III, 54, 195, 206, IV, 89
SERRA, Rei da: III, 38
SERRANO, Manuel: III, 212
SERRÃO, Francisco: III, 136
SERRÃO, Manuel Gomes: II, 136
SEVILHA, Alonso de: III, 197, 204
SEVILHA, Pedro de: IV, 165, 178
SEXTRE, Edward: III, 227
SHAH'Abbas o Grande: I, 231
SHAH, Adil: II, 42, III, 130
SHAH, Bahadur: III, 118
SHAH, Sher: I, 268, 269, II, 40, 46, 118
SILVA, D. Diogo da: III, 68
SILVA, Jerónimo: III, 67

SILVA, João da: I, 175
SILVA, Jorge da: I, 176, 177, 178
SILVA, D. Rodrigo da: III, 147
SILVEIRA, D. Álvaro da: III, 131
SILVEIRA, André da: II, 152
SILVEIRA, António da: I, 150, II, 8
SILVEIRA, Gonçalo da: I, 198
SILVEIRA, Heitor da: I, 223, III, 112, 113, 118
SILVEIRA, D. João da: III, 114, 169
SILVEIRA, Jorge da: III, 59
SINTRA, Gonçalo de: I, 145
SINTRA, Pedro de: I, 165, 168
SOARES, Fernão: III, 104
SOARES, Lopo: I, 242, II, 71, 179, III, 8, 15, 58, 98,
111, 164
SODRÉ, Vicente: I, 223, II, 174, 176, 177
SOFI: III, 123
SOLIMÃO, Imperador: I, 159
SOLIS, Duarte Gomes: I, 62, 253, II, 120, 126, 139
SOLIS, João Dias: II, 99
SOLIS, Jorge Roiz: III, 56, 65, 213
SONNI, Ali: I, 160
SONRHAI, Império: I, 160
SORANZO, Maphio: III, 83
SORE, Capitão: I, 176
SOURO, Irmão Fernão de: IV, 67
SOUSA, Aleixo de: I, 279, 280, II, 40, 41, 42, 43,
44, 45
SOUSA, Bastião de: III, 147
SOUSA, Belchior de: I, 243
SOUSA, Bernaldim de: III, 158
SOUSA, Cristóvão Mendes de: IV, 179
SOUSA, Diogo de: III, 48
SOUSA, Francisco de: II, 136
SOUSA, Garcia de: I, 242
SOUSA, Martim Afonso de: I, 248, 280, II, 38, 41,
43, 44, 45, 71, 100, III, 38, 129, 144, IV, 102,
166, 184
SOUSA, D. Pedro de: II, 136
SOUSA, Pedro Borges de: vidé BORGES DE
SOUSA, Pedro
SOUSA, Pero Lopes de: III, 72
SOUSA, Vasco de: IV, 72
SPARR de Homberg: I, 270
SPÍNDOLA, Ambrósio de: III, 274
SPÍNOLA, Família: IV, 84
SPÍNOLA, Giovanni: IV, 85
SPRENGER, Balthazar
SULAYMAN: I, 260
SULAYMAN Paxá: vidé tb. SULEYMAN Paxá: III,
120
SULEYMAN Paxá: vidé tb. SULAYMAN Paxá: III,
121
SUNDIATA, Rei de Mali: I, 89

T

TASCHFIN, Ibne: III, 254
TASIS, Mafeo de: II, 87
TÁVORA, Francisco de: III, 59, 104
TÁVORA, Lourenço Pires de: I, 247, III, 47
TÁVORA, Rui Lourenço de: III, 29, 35
TEIVE, Diogo de: IV, 75
TEHALÁ: I, 180
TEIXEIRA, Duarte: III, 10

TEIXEIRA, Pedro: I, 226, 229, 237
TEIXEIRA, Licenciado Pedro Gomes: III, 59
TEIXEIRA, Tristão Vaz: III, 232
TELDI, Francesco: III, 97
TELES, Afonso Pinheiro: III, 36
TELES, Álvaro: III, 104
TELES, Brás: IV, 87
TELES, Fernão: III, 193, IV, 138
TELES, Manuel: IV, 206
TELO, D. Jorge: III, 117
TENREIRO, António: IV, 58
THMANI, Rais Salman: vidé tb. RAIS, Salman: III,
108
THEVET: I, 61, 250
THORNE, Robert: I, 57
TIMER, James: IV, 74
TINOCO, António Velho: IV, 189
TODESCHI, Família: III, 87
TOLEDO, D. Fradique: III, 279
TOLEDO, João de: IV, 141
TOMAR, António Mendes de: III, 33
TONDO, Chefe: II, 135
TORRE, Hernan de la: III, 143
TORRES, Diogo de: III, 197, 198, 203
TORRES, Domingos de: I, 213
TOSCANELLI, Paolo de Pozzo: II, 160, 161
TOVAR, Alonso de: II, 97, IV, 178
TOVAR, Sancho de: I, 190, 192, 193, 197, 249
TRISTÃO, Duarte: III, 54, 195, 199, 209, 211
TRISTÃO, Nuno: I, 145
TRON, Nicolo: I, 133, 251, 253

U

UATÁSSIDA, Império: III, 175
UNHOS, Diogo de: III, 45
URRECTA, Pedro de: IV, 136
USODIMARE, Antoniotto: II, 148, 150, III, 192,
IV, 195
U TA'FUFT, Yhaya: III, 260, 262, 263, 266
UZZANO: I, 92

V

VCLAV II: I, 111
VALDEZ, Juan de: III, 279
VALOIS, Jacques: III, 199, 200, 202
VAN DIEMEN: I, 51
VAN LINSCHOTTEN: I, 229, 252, 253
VAQUINHA, Diogo Álvares: III, 174, 175, IV, 87
VARGAS, Bastião de: III, 176, 282, 283, IV, 33
VARTHEMA, Ludovico di: I, 212, 275
VARRÃO: I, 38
VASCONCELOS, Diogo Mendes de: III, 54
VASCONCELOS, Jorge Ferreira de: I, 61
VASCONCELOS, Luís Mendes de: III, 56
VASCONCELOS, Manuel Teles de: II, 179
VASCONCELOS, Sancho de: III, 159
VASCONCELOS, Fernão: III, 209
VASQUES, Gonçalo: III, 193, 249
VATTAKKENKUR, Rajah: III, 38
VAZ, Gonçalo: III, 247, IV, 85
VAZ, João: I, 243

VAZ, Manuel: IV, 162, 164
 VAZ, Nuno: III, 164
 VAZ, Pero: III, 15, 38, 167
 VECCHIETTI, António: III, 179
 VEIGA, Álvaro da: III, 36
 VEIGA, Diogo F. da: III, 244
 VEIGA, Francisco Lopes da: III, 214
 VEIGA, Gaspar da: I, 197
 VEIGA, Simão da: III, 231
 VELASCO, D. Jorge de: III, 279
 VELEZ, Peñon de: I, 198
 VELHO, Álvaro: I, 166, II, 28, 165, 166
 VELHO, Diogo: I, 24, 45
 VELHO, Gonçalo: III, 237, 257
 VENEATAPA, Rajah: III, 33
 VENISTE, João: IV, 102
 VERA, Pero de: III, 256
 VERA, Simão de: III, 149
 VERA-CRUZ, João Baptista della: I, 213
 VESCONTE, Pietro: II, 160
 VICENTE, António: III, 236
 VICENTE, Gil: I, 33, III, 55, IV, 75, 88
 VICTORIA, Diego de: III, 183
 VIDIGUEIRA, Conde da: III, 76
 VIEIRA, Bastião: III, 149
 VILA-FRANCA, Frei Baltazar de: I, 37
 VILA REAL, Conde de: III, 235
 VILLA LOBOS, Ruy Lopez de: IV, 35
 VILLEGAS, Pedro de: II, 142
 VINET, Fernam: III, 54

VIVALDI, Irmãos: II, 147
 VIVALDO, Desidério de: III, 191
 VOEHLIN: III, 58

W

WELSER, Família: III, 41, 54, 63, 64, 65, 210
 WELSER, Anton: III, 58

X

XAREZ, F.: III, 197
 XEREZ, Fernam de: III, 198, 205
 XIMENEZ, Cardeal: I, 178
 XIMENEZ, Tomás: III, 63, 65

Z

ZAMERO, Ben: III, 176
 ZARCO, João Gonçalves: III, 232
 ZEN, Piero: I, 50
 ZENETA: I, 67
 ZIÃO, Cide: I, 55
 ZURARA: I, 35, 146
 ZUSTIGNAN, Marco: III, 83

ÍNDICE TEMÁTICO

A

ABASSI
 I, 226, 227
 ABASTECIMENTOS
 Benim, feitoria de, IV, 47, 48
 Lisboa, IV, 13 a 15
 Malaca, IV, 65, 66
 Porto, IV, 15, 16
 Praças Marroquinas, III, 248 a 285
 São Jorge da Mina, IV, 47, 48
 São Tomé, IV, 47, 48
 AÇAFRÃO
 I, 235, II, 212, 213
 AÇO
 I, 235
 AÇODARES
 IV, 125
 AÇÚCAR
 I, 178, II, 23, IV cap. 6, 7, pp. 69 a 119
 Açores, IV, 94
 Antilhas, IV, 101, 102
 Arrendamento da produção, IV, 77, 78, 89, 90
 Brasil, IV, 102 a 113
 Brasil, indústria, IV, 106 a 111
 Brasil, produção, IV, 103 a 107
 Cabo Verde, IV, 95
 Canárias, IV, 98
 Comércio do, IV, 71, 83 a 93, 97 a 99, 111 a 113,
 115 a 118
 Cultura do, IV, 80, 81
 Difusão do cultivo, IV, 101, 102 a 104
 Difusão europeia, IV, 69, 70
 Escápula flamenga, IV, 83, 84, 85, 98, 99
 Escápula levantina, IV, 84, 86
 Escápula mediterrânica, IV, 85, 86, 87
 Escoamento da produção, IV, 75, 76
 Índias de Castela, IV, 102
 Madeira, II, 53, III, 234, 235, 243, 244, IV, 73 a 93
 Madeira, produção e indústria, IV, 73 a 83
 Marrocos, IV, 70, 71

Mercado londrino, IV, 85
 Oriente, IV, 113 a 118
 Península Ibérica, IV, 72, 73
 Produção de, II, 15
 Regime de comércio, IV, 84, 85, 87, 88, 89
 S. Tomé, IV, 95 a 98, 218
 Suz, IV, 71
 ACUMULAÇÃO
 IV, 71
 ADMINISTRAÇÃO COMERCIAL E FINANCEIRA
 I, 200, 201, 202, 203
 Ceilão, III, 164 a 170
 Feitoria de Andaluzia e Málaga, III, 270 a 279
 Índia Portuguesa, II, 39 a 49, III, 17, 19 a 22, 30 a
 33, 38 a 41
 Índia - Sistema dos contratos, III, 32, 33
 Malaca, III, 153
 Molucas e Banda, III, 135 a 138, 142, 144 a 164
 ADMINISTRAÇÃO DIRECTA, SISTEMA DE:
 I, 202, 204
 ÁFRICA ORIENTAL, exploração portuguesa, 192
 ÁFRICA, penetração portuguesa, I, 160, 161, 166
 AGRICULTURA MARROQUINA, III, 246, 247, 252 a
 254, 280 a 282
 AGRICULTURA PORTUGUESA, Madeira, III, 232 a
 237 v. colonização, Madeira
 AGRICULTURA PORTUGUESA, Marrocos, III, 49
 a 251, 284, 285
 ÁGUA NOSADA, I, 235, II, 212
 ÁGUILA, II, 55
 AGULHA DE MAREAR, I, p. 16
 AGULHA MAGNÉTICA, v. bússula
 AIPÉM, IV, 44, 45
 ALAMBÉIS, I, 169
 ALCABALA, II, 273
 ALÇAPREMAS, IV, 75, 82
 ALFÂNDEGA DE LISBOA, III, 66
 ALFÂNDEGAS ORIENTAIS, III, 37
 ALFAQUEQUES, IV, 190

ALGÁLIA, II, 211
ALGARISMO, I, 18
ALGODÃO, I, 178
ALGODÕES INDIANOS, v. panos
ALIMENTAÇÃO
Alimentação e expansão ultramarina, IV, 23, 24, 46 a 50
Alimentação índia, IV, 41 a 46
Alimentação negra, IV, 38 a 41
ALIMENTAÇÃO PORTUGUESA
África Oriental, IV, 55
Brasil, IV, 48, 49, 50
Cabo Verde, IV, 47
Guiné, IV, 47, 48
Índia, IV, 63, 64
Portugal, IV, 7 a 11, 47
São Tomé, IV, 48
ALJARAVIAS,
I, 169
ALMANDRAVAS
IV, 122 a 125
ALMÍSCAR, II, 206
ALMOXARIFADO DE LAGOS,
IV, 124
ALMOXARIFADO DOS ESCRAVOS,
IV, 169, 170
ÂMBAR,
I, 234, 235, II, 204, 205
Âmbar cinzento, II, 205
Âmbar cinzento, comércio saariano, I, 72, 74
ANIL,
I, 178, III, 181, 182
ANRIQUE, DESVALORIZAÇÃO DO, II, 54
ALOËS, II, 213
APRESAMENTOS,
I, 223
ALQUICÊS,
I, 169
ARMADA DE TRISTÃO DA CUNHA,
III, 98
ARMADA DE ANTÔNIO DE SALDANHA, III,
97, 98
ARMADA DE VICENTE SODRÉ, III, 97
«ARMADA DO CABO GUARDAFUI» MISSÃO,
III, 104
ARMADA DO MALABAR,
III, 98
ARMAS,
I, 235
ARMAZÉM DE GUINÉ,
III, 53
ARRENDAMENTO, v. CONTRATOS
ARRIBADA,
III, 44
ARROZ,
II, 27, 31, 32, 35, IV, 43, 44, 47, 54
ARTILHARIA,
II, 49
ASCENSÃO XERIFIANA,
III, 258 a 267, 281
ASSA-FÉTIDA
II, 216, 217
ASTROLÁBIO, I, 16, 18
«AUGUSTALE»,
I, 88
AVARGAS,
IV, 126

«AXERY»,
I, 267, 268
«AZALAI»,
I, 75
AZENEGUES, v. BERBERES
AZEITE,
I, 234
AZOUGUE,
I, 235, 245, III, 69

B

BACALHAU
IV, 134, 135, 136
BALEAÇÕES,
IV, 122, 123, 136, 137
BANQUEIRO,
IV, 109
BARBUDAS,
I, 115
BARGANI,
I, 279, 280, II, 115, 116
BARRA (NÁUTICA)
I, 23
BARRAS DE PRATA,
II, 34
BÁSCULA, REGULADOR DE,
I, 29
BASTARDO, II, 46, 47
BASTIÃO, II, 118
BATALHA DE CHAUL, III, 99
BAZARUCO,
I, 228, 260, 280, II, 37, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 71
BENJOIM,
II, 209
BENS ALIMENTARES,
Circulação interna, IV, 12 a 23
Importação de, IV, 11
Oriente, IV, 53 a 68
BESANTE,
I, e 92
Besante hiperpírone, v. solidus aureus, I, 65, 66
BERBERES,
I, 68
Berberes azenegues, I, 70, 71, IV, 132
Berberes embuçados, I, 73, 77
BESTEIROS DO CONTO, arrolamento dos: I, 31
BETELE, II, 202
BISCOITO, IV, 9, 10, 11
«BITA», II, 35, 36
BLOQUEIO DO MALABAR,
III, 98, 106, 107
BLOQUEIO DO MAR ROXO,
III, 98, 103 a 111, 115, 116, 129
BODE,
I, 264
BORATO DE SODA (tincal),
II, 208
BRETANGIS,
I, 204
BRITISH MUSEUM, Coleção numismática do,
I, 262, 263, 266, 267
BRONZE, II, 21

BÚFALOS,
II, 29, 31
BÚSSULA,
I, 16, 18, 23

C

CABILDOS,
I, 83
CAIXA CHINESA,
II, 29, 32 a 36, 46, 131
CAIXA DE COBRE,
II, 30, 31
CAIXA DE ESTANHO,
II, 30
CAIXEIRO, IV, 109
CALAIM, II, 28, 30, 47, 49
CÁLAMO AROMÁTICO,
II, 214
CALDEIREIRO, IV, 109
CAMBIOS, II, 17, 25, 27, 30, 31, 40, 47, extratexto
pp. 64/65, 72, 73, 76 a 78, 118, 126, 134
CÂMARAS,
II, 52, 60, 72
CAMELO,
I, 68, 82, II, 15, 16
CAMINHO MARÍTIMO PARA A ÍNDIA
IV, 160, 161, 163, v. ROTA DO CABO
CANELA,
II, 191 a 194
CANÇA,
II, 26, 27, 29
CANCIONEIRO GERAL, de Garcia Resende, I, 24,
54, 55
CÂNFORA,
I, 213, II, 208
CANTOR, FEIRAS DE,
160 a 162, 163
CAPITÃES, v. feitores régios
CAPITALISMO COMERCIAL,
IV, 215 a 223
CAPITALISMO MERCANTIL, desenvolvimento
em Portugal,
III, 53 a 68, 176 185, 191 a 214, IV, 89 a 93
CAPITALISTAS ESTRANGEIROS E PORTU-
GUESES, III, 192 a 214, IV, 89 a 93
CAPITANIA DE MALACA, IV, 153, 154, 158
CAPITANIA PORTUGUESA DE MOLUCAS E
BANDA, III, 144 a 164
CAPITANIAS MADEIRENSES, III, 232, 233
CAPITULAÇÕES DE VALLADOLID, III, 139
CARAVANAS SAHARIANAS,
Parte I, cap. I, 65 a 94, 145, 156
Caravanas cameleiras, I, 67
Caravanas do ouro e do sal, I, 154
Caravanas trans-saharianas, IV, 216
CARAVANAS SAARIANAS
Criação, I, 70
Geografia das pistas, I, 70 a 80, fig. 7, 81
CARAVANAS
Ligações trans-saharianas, I, 66
Organização das, I, 83, 84
CARAVANAS SAARIANAS
Rede atlântica, I, 70 a 74
Rede central, I, 74 a 76
Rede oriental, I, 76 a 78

Segurança, I, 84
Taghaza, rota de, I, 80 a 83
CARDAMONO, II, 213
CARPINTEIRO DO ENGENHO, IV, 109
CARREIRA DA ÍNDIA,
Abastecimento das naus, III, 57
Alúmen, carga de, III, 69, 70
Armação liberdade de, III, 53
«Armação dos navios»
Participação do Estado na, III, 53 a 57
Participação dos particulares, III, 53 a 57
Sistema de contratos, II, 55
Sistema misto, III, 54, 55
Armada de Cabral, II, 169, 170
Armada de Estêvão da Gama, II, 174
Armada de João da Nova, II, 172, 173
Armadas de Vasco da Gama, II, 165 a 168, 174 a
176
Azougue, cargas de, III, 69
Capacidade das naus, III, 52, 53
Cinábrio, carga de, III, 69
Cobre, carga de, III, 69
Coral, carga de, III, 69, 70
Declínio da, III, 68
Direitos particulares, restituição dos, III, 60, 61
Estanho, cargo de, III, 69
Mercúrio, carga de, III, 69
Movimento das mercadorias, III, 72 a 79
«Naus do Reino»
Valor e composição das cargas, III, 9, 10, 27, 28,
69, 70 a 79
Peso médio das cargas, III, 52, 53
Prata, III, 9, 10, 11
Tecidos Orientais, importação de, III, 77, 78
CARREIRA DAS ÍNDIAS OCIDENTAIS,
II, 94 a 97
CARTAS DE QUITAÇÃO, I, 32
CARTAZ, política, III, 14, 15, 124, 129, 130, 131
CARTOGRAFIA,
I, 16 a 27, II, 160
Carta de marear, I, 18
«Este livro é de Rotear», I, 35
Genovesa, I, 18
Maiorquino-catalã, I, 18
Preste João, carta do, I, 36, 37, 38
Projeção cartográfica, I, 16, 22
CASA DA GUINÉ, IV, 169
CASA DA GUINÉ E MINA, I, 192, 244
CASA DA ÍNDIA, I, 27, 48, 243, 245, 247, III, 22, 53,
195 a 197
CASA DA MINA, I, 48, II, 9, III, 53, 58
CASA DA MOEDA, II, 10
CASA DA MOEDA DE COCHIM, II, 41, 71, 75
CASA DA MOEDA DE GOA, II, 41, 71, 75, 115,
116, 118
CASA DA MOEDA DE LISBOA,
I, 125, 140 a 151, 243, 245
Entregas de ouro, III, 200, 201
Entregas de prata, III, 198, 199
CASA DA MOEDA DO PIRTO, II, 62
CASA DA MOENDA, IV, 108
CASA DAS CALDEIRAS, IV, 108
CASA DE PURGAR, IV, 108
CASA DO SAL, IV, 141
CASA DOS ESCRAVOS, IV, 170
CASADO, I, 52
CATECHU, II, 214, 215

CATIVOS NEGROS, IV, 154, 155
CATÓLICO, II, 71, 116
CATURNA, II, 27, 30
CAURIS, I, 222, 264, 271, II, 7, 15, 17 a 19, 21, 24 a 28, 32
CÉDULA REAL, IV, 11
CÉDULA DE SACCA, III, 272, 273
CEITIL, I, 129, 142, II, 11, 12
CERCO DE DIU, primeiro, III, 121
CERCO DE DIU, segundo, III, 121; 125, 126
CEREAIS,
Açores, produção dos, IV, 21
Centeio, IV, 7, 8
Cevada, IV, 7, 8
Importações portuguesas, IV, 11 a 13
Mercado interno, IV, 7 a 23
Posturas camarárias, IV, 19, 20, 21
Produção, IV, 21, 22, 23
Trigo castelhano, importação portuguesa, III, 269 a 280
Trigo indiano, IV, 60, 61, 62
Trigo marroquino, III, 245 a 267, 280 a 285
CHÁ, II, 27
CHINFRÕES, I, 130, 134
CIRCULAÇÃO PRÉ-MONETÁRIA
Guzerate, II, 24
Indochina, II, 29, 30
Pegu e Arrakan, II, 26, 27
Sudeste Asiático, II, 26 a 32
CIVILIZAÇÃO DOS ZIMBABUÉS, I, 188, 189
CIVILIZAÇÃO AMERÍNDIAS, I, 20
COALIZAÇÃO TURCO-GUZERATE, III, 118
COALIZAÇÃO VENEZIANO-MAMELUCA, III, 101
COBRE, I, 65, 78, 156, 222, 234, 235, 240, 247, II, 21, III, 69
v. MOEDA
Alta, do, II, 12
Circulação do, II, 20
Circulação no Oriente, II, 36 a 49
Crise do cobre hindustânico, I, 271
Cunhagem, I, 129, II, 10
Cunhagens luso-indianas, II, 38 a 49
Cunhagens portuguesas, II, 37, 38
Djital de cobre, I, 260
Exportação, II, 10, 11
Função do, II, 8
Importação, II, 9, 10, 11
Importação luso-indiana, II, 48, 49
Importação portuguesa, II, 84
Moeda, I, 65, 143, v. MOEDA
Poder liberatório, II, 12
Produção, II, 8, 9, 10
Produção e exportação na China, II, 36
Saariano, I, 90
COLONIZAÇÃO
Açores, III, 237 a 244, IV, 213
Brasil, II, 23, 24, 100 a 102
Canárias, III, 241, 242
Espanhola na América do Sul, II, 100
Madeira, III, 231 a 237, IV, 213
Moura na África Oriental, I, 190
Porto Santo, III, 232, 233, 236, 237
Terra Nova, IV, 134, 135
COMBÓIOS, SISTEMA DOS, III, 47, 48

COMÉRCIO
Açúcar, IV, 71, 83 a 93, 97, 98, 99, 111 a 113, 115 a 118
Anil, III, 181, 182
Axumita, I, 189
Brasil, II, 23
China, II, 31
Cristão em Marrocos, I, 142, 143
Escravos, IV, 151 a 181, 188 a 197
Especiarias, v. COMÉRCIO DAS ESPECIARIAS
Extremo-Oriente, I, 214, 215
Florentino-Espanhol, III, 180
Florentino-Turco, III, 180
Guiné, monopólio régio, II, 154 a 156
Guiné, rivalidade castelhana, II, 155, 156
Índias Orientais, I, 49
Indico, circuitos do, III, 116, 117, 132, 190, 191
Indico, rivalidade luso-muçulmana, II, 168, 171, 172, 173
Levante, ascensão de Diu, III, 117, 118
crise, III, 93, 94, 109, 110
especiarias, III, 84 a 89
política otomana, III, 114
Levantino-Hindu, I, 223
Liberdade de, I, 202
Luso-flamengo, II, 84, 85
Luso-japonês, II, 49
Malabar, III, 7
Malásia, circuitos da, III, 137, 138
Mediterrânico e mundial, I, 27
Mercadorias, velocidade de circulação, I, 28, 29
Mina, comércio estrangeiro na, I, 177, 178
Mundial, II, 69, 70
Privado, I, 167, 179, 200, 201
Rotas asiáticas, IV, 209, 211, v. ROTAS
Rotas da prata, II, 138, 139, 140
Rotas do Pacífico, II, 130, 131
Rotas europeias, IV, 211, 212
Saariano, I, cap. 1, 65 a 94
mercadorias, I, 69, 74 a 79
rede setentrional, I, 78 a 80
saariano-sudanês, I, 78, 79, II, 16, 18, 19
Sal, IV, 138
Serra Leoa, I, 166
Sino-Espanhol, II, 130, 131
Sudeste-asiático, II, 132, 133
Sul-americano, II, 103
Teorias historiográficas, (Levante/Rota do Cabo), III, 81, 82
Tombuctu, I, 75
Trans-saariano, organização, I, 85, 86
Trans-saariano, recuperação, I, 178 a 182
Tratados, I, 193, v. COMÉRCIO PORTUGUÊS
Triangular, IV, 193
Triângulo atlântico, origens do, II, 101, 102
Turco, III, 127
Veneziano-levantino, III, 87, 88, 91, v. ROTA DO LEVANTE, COMÉRCIO - *Levante, Política Veneziana, etc.*
COMÉRCIO DAS ESPECIARIAS, v. ESPECIARIAS E DROGAS, PIMENTA, MALAGUETA
Antuérpia, III, 184 a 187
Canela de Ceilão, 164 a 171
Cravo, III, 136 a 138, 141, 144 a 147, 152 a 164
Cravo, regime de comércio, III, 144 a 147
Condições políticas, III, 37, 38
Direitos aduaneiros, III, 58

Evolução do tráfico - quadros, III, 73 a 76
Feitorias, contribuição das, III, 20, 21, v. FEITORIAS
Feitorias marroquinas, III, 174, 177
Formação de stocks, III, 29, 30, 31
Gengibre, II, 188 a 191
Geografia das compras portuguesas, III, 33 a 37
Instrumentos de pagamento, III, 18 a 20, 28
Maças e Noz-muscada, III, 156, 157, 161
Mediterrâneo, circuitos do, III, 178, 179, 180
Monopólio régio, III, 39, 41
Monopólio régio, introdução do, IV, 58, 59
Pagamentos e conjuntura económica, III, 20, 28
Preços de compra, III, 17 a 27
Relações luso-florentinas, III, 179, 180
Rota do Golfo Pérsico, III, 124 a 128, v. ROTA DO CABO, ROTA DO LEVANTE
Sistema dos contratos, III, 210 a 214 v. CONTRATOS
Valor dos lucros, III, 21
COMÉRCIO ORIENTAL, v. COMÉRCIO; COMÉRCIO DAS ESPECIARIAS; COMÉRCIO PORTUGUÊS
Açúcar, IV, 115 a 118
Amboino, ascensão de, III, 159 a 163
Circulação de mercadorias, III, 16
Infiltração portuguesa, III, 135, 138, 143
Malaca e ilhas das Drogas, III, 135, 136, 137, 138, 153, 154
Malásia, circuitos da, III, 153, 154
Ormuz, ascensão de, III, 127, 128
Tráfico inter-regional, III, 15, 16
Tráfico inter-regional, infiltração portuguesa, III, 36, 116
COMÉRCIO PORTUGUÊS, v. COMÉRCIO; COMÉRCIO DAS ESPECIARIAS; FEITORIAS, ROTAS, ETC.
África Ocidental, IV, 156 a 167
Cereais, III, 217 a 285
Cereais marroquinos, III, 245 a 267, 280 a 285
Circuito africano, III, 255, 256
Expansão ultramarina, IV, 213, 214
Flandres, relações com a, II, 53, 54, III, 184 a 187, 227 a 229
França, III, 223 a 227
Índia/Ceilão, III, 169 a 171
Inglaterra, relações com a, III, 187, 188, 227
Marrocos, I, 143, 144, 145
Mediterrâneo, III, 229 a 231
Molucas e Banda, III, 144 a 164, v. ILHAS DAS DROGAS, POLÍTICA PORTUGUESA, COM. ORIENTAL, ETC.
Tratado com Cochim, II, 175, 176, III, 7, 8, 17, 24
Tratado com Cananor, II, 175, 176, III, 8
Tratado com Ceilão, III, 165, 166
COMPANHIAS, III, 53 a 55, 56 a 58, 63 a 65, 179, 180, 191 a 214, IV, 89
Companhia de Comércio da Índia Oriental, III, 68, 69
Companhia Holandesa das Índias Orientais, II, 49
Companhia Inglesa de Espanha e Portugal, III, 188
Companhia Inglesa das Índias Orientais, I, 249, 250
Companhias, formação de, III, 53, 54, 55
COMPLEXO ECONÓMICO
Afro-atlântico, IV, 213, 214
Arquipélagos atlânticos, III, 235, 236, 238 a 244
Atlântico-Indico, IV, 215, 216
Levantino-mediterrânico, IV, 215, 216
Luso-oriental, III, 133, 134

Serra Leoa, I, 165 a 167
COMPLEXOS HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS, IV, 209 a 223
COMPLEXOS GEOGRÁFICO-MONETÁRIOS, II, 54, 57, 59 a 65
CONHECIMENTO DO GLOBO, II, 160
CONTRATOS/ARRENDAMENTOS
ARRENDAMENTO:
Açúcar da Madeira, IV, 77, 78, 89, 90
Açúcar dos Açores, IV, 94
Baleações
Pescas saarianas, IV, 133
Sistema de, I, 161, 165, 167, 201 a 204, II, 37 a 49, 75, 76
Trato negroiro, IV, 165
CONTRATOS, III, 210 a 214
Gengibre, III, 64
Nos-muscada, III, 64
Pimenta, III, 63
CHUMBO, I, 234, 235, 240, 245, II, 28
CIDADES MUÇULMANAS, crise das, I, 206, 207
CINÁBRIO, I, 234, 235, 240
CINCO, I, 134, II, 81
CIRCUITOS ECONÓMICOS LUSO-INDIANOS, II, 76
CIRCULAÇÃO FIDUCIÁRIA CHINESA, II, 33, 34
CIRCULAÇÃO MONETÁRIA, I, 65
v. MOEDA - SISTEMAS MONETÁRIOS
ECONOMIAS MONETÁRIAS
Bengala, II, 25
China, II, 32 a 36, 48
Dekkan, II, 70
Japão, II, 35
Java, II, 31
Malaca, II, 28, 30, 70, 71
Mundo Indico, II, 74, 75
Oriente, II, 134, 135
União dinástica, II, 13
CONJUNTURA ECONÓMICA MUNDIAL, IV, 215, 216
CONQUISTA DE ORMUZ, III, 122
CONQUISTA DO MALABAR, III, 105
CONSELHO DA FAZENDA DA ÍNDIA, III, 32
CONSERVAS, FABRICO DE, IV, 80, 117
CONTABILIDADE PÚBLICA, I, 31 a 34
CONTARIA, I, 195, 196, 204, 234, 235, II, 20, 21
CONTRABANDO, I, 150, 176, 177, 196, 197, 200, 201, 204, 272, II, 62, 63, 93 a 98, 101, 131, 133
CONSTRUÇÃO NAVAL, III, 56, 57
CORAL, I, 234, 235, 240, 245
CORRETAGEM, III, 273, 274
CORTES DE 1535, II, 58
CORTES DE TORRES NOVAS, II, 58
CORTES DE VALLADOLID, II, 57, 58
COSTO, II, 216
CRAVO, II, 195, 196, III, 136 a 164 v. *especiarias e comércio das especiarias*
CRAVO «DE BASTÃO», II, 156, 157
CRAVO «DE CABEÇA», III, 156, 157
CRAVO, DIREITOS REAIS SOBRE O, IV, 145, 146, 154, 155
«CRESCENTE-FÉRTIL», IV, 56
CRISES
Economia mundial, IV, 216
Império Português, IV, 216, 217, 218, 219

Italo-levantina, razões da, III, 83, 84
Mediterrâneo Oriental, III, 82 a 84
Monetária, europeia-levantina, I, 220
Monetária indiana, I, 274
Monetária italiana, II, 52
Monetárias, I, 110 a 113, 114 a 120, 132 a 135
Rota do Cabo, IV, 216, 218
Rota do Levante, IV, 215
CRISTANDADE, IV, 182
CRÓNICA DA TOMADA DE CEUTA, IV, 182
CRÓNICA GERAL DE 1344, I, 27
CRUZADA, IDEIA DE, I, p. 54, 56
CRUZADO, I, 129, 135, II, 52, 54, 55, 57 a 60, 66, 67, 70, 74, 90
Cruzado calvário, II, 59, 65
Cruzado novo, II, 67
Cruzado de prata, II, 116, 126
CUBEBAS, II, 217

D

DAHABO, I, 187
«DAIMYO», II, 35, 36
DAMMA, I, 279, 280
DAWAZDAH-GANI», I, 260, 261
DÉCADAS, I, 24
«DELHIWÁES», I, 257, 258, II, 24
DELHIVALS DE COBRE, I, 264
DEMEDIAN, I, 267
«DENARIUS LEGIONENSIS», I, 98
«DENARIUS BURGALENSIS», I, 98
DENARIUS TURONENSIS», I, 98
DENTES DE ELEFANTE, I, 198
DEPRESSÃO, CONJUNTURA DE, I, 47
DESCERCO DE GOA, III, 107
DIDRACMA, I, 258
DINAR, I, 65, 66, 91, 92, 95, 96, 97, 99, 142, 212, 220, 224, 225
DINAR-BISTY, I, 226
DINAR INDIANO, I, 262
DINHEIRO, I, 106, 107, 109, II, 46, 47
DIPLOMACIA LEVANTINA, IV, 103
DIPLOMACIA PORTUGUESA, I, 180 vidé POLITICA PORTUGUESA
Abexins, relações com, III, 112
Aliança com a Pérsia, III, 123
Demanda do Preste João, II, 162, 163
Índico, I, 193, II, 170 a 173
Santa Sé, relações com, III, 178
Veneza, relações com, III, 94, 95
DIPLOMACIA VENEZIANA, III, 95, 96, 97, 113, 114
DIREITOS ALFANDEGÁRIOS, I, 202
DIREITOS SENHORIAIS, IV, 75
DIRHEME, I, 65, 66, 91, 92, 100, 220, 224, 259, 260, 261
DIRHEME DE PRATA, I, 262
DIRHEME QUADRADO, I, 141
DÍZIMA, IV, 121 a 123
DJALALAH, I, 267, 269
«DOBLA DE LA BANDA», I, 125
DOBLONE, II, 57, 65
DOBRA, I, 125, 114, 219
DOBRA ALMOHADA, I, 92, 97, 98, 100, 101, 142
DOBRA CEITIL, I, 125, 142

DOBRA DE BANDA, II, 52
DOBRA DE OURO, I, 109
DOBRA MERÍNIDA, I, 142
DOCOTRY, I, 267, 268
«DO-GANI», I, 260, 261
DOIS VINTÊNS, II, fig. 4, 112
DOM, II, 16, 22
DRACMA, I, 258
DRACMA DE OURO, II, 30
DRACMA DE PACÊM, II, 70
DROQUA, I, 264
DUCADO, EXPANSÃO, II, 55
DUPLA DRACMA AQUEMÊNIDA, I, 259

E

ECONOMIA

Brasileira, IV, 104, 105, 106
Escravista, IV, 190, 198, 199, 201, 202
Guzerate, I, 264, 265
Indiana, I, 209
Marítima, IV, 119 a 149
Mercantil, arquipélagos atlânticos, II, 15
Mundial, IV, 209 a 223
Oriente, transformação do, II, 139, 140
Portuguesa, II, 160
Salineira, IV, 119 a 149

ECONOMIA MONETÁRIA

I, 66, 67, 280, 281, II, 7, 8, 30
Brasil, II, 23, 24
China, II, 32, 33, 34
Difusão mundial, II, 135
Do Egipto ao Golfo de Bengala, II, 24
Expansão no Extremo-Oriente, II, 131, 133
Expansão sudesteasiática, II, 132
Malaca, II, 116
Portugal, I, 107, 108, 109, 110

ECONOMIAS DE PERMUTA/PRÉ-MONETÁRIAS

Abissínia, II, 21, 22
África, II, 15 a 22
África Oriental, II, 20
América Central, II, 24
Angola, II, 19
Arquipélago malaio, II, 131
Brasil, II, 22 a 24
Congo, II, 19
Geografia das, 14 a 36
Guiné, II, 16
Ilhas Luções, II, 32
Madagáscar, II, 22
Sudão, II, 16

ECONOMIAS DE SUBSISTÊNCIA,

III, cap. 1 a 3, IV, cap. 4 a 8
Abissínia, IV, 55, 56
Açores, III, 237 a 244
África, IV, 27, 28
África Oriental, IV, 53 a 55
Arábia, IV, 56, 57
América Central e Sul, IV, 26, 41, 46
Brasil, IV, 27, 48, 49, 50
Canárias, III, 241, 242, IV, 46
Cabo Verde, IV, 46, 47
Guiné, IV, 38 a 41
Índia, IV, 60, 61, 62, 63
Madeira, III, 231 a 237

Malaca, IV, 65, 66
Marrocos, III, 245 a 258
Molucas e Banda, IV, 66, 67
Pérsia, IV, 58, 59, 60
Ormuz, IV, 57, 58
Portugal, III, 217 a 230, IV, 7 a 23
Timor, IV, 67, 68
ECUD'OR, I, 107, fig. 10, II, 57
EGIPTO MEDIEVAL, EVOLUÇÃO MONETÁRIA DO, I, 87 a 94
EIXO DE REPRESENTAÇÃO CIENTÍFICA, I, 19
EMIRES, I, 65
EMPÓRIOS AFRICANOS DO OURO, GEOGRAFIA DOS, I, 154 a 160
EMPRESTIMOS, III, 30, 31
ENCOMIENDA, IV, 183
«ENCOSSES», 187
ENGENHOS, IV, 81, 82, 83, 95, 96, 104 a 111
ENTROSA, IV, 108
ENXADA DE FERRO, II, 20, 21
ESCALA DE LATITUDES, I, 23
ESCUDO, I, 130, II, 52
ESCUDO DE D. DUARTE, I, 142, 143
ESCUDO DE OURO, I, 125
ESCUDO ITALIANO, II, 57
ESCUDO DE SÃO TOMÉ, II, 50, vidé SÃO TOMÉ
ESCUMEIRO, IV, 109
ESMERALDO DE SITU ORBIS, I, 22, 35, 171, 172
ESFERA, II, 115, 116
ESPAÇO, CONCEPÇÃO E MEDIÇÃO DO, I, 15 a 28
ESPADIM, II, 55
ESPELHOS, I, 235
ESPANHÓIS NO EXTREMO-ORIENTE, EXPANSÃO DOS, III, 161, 162
ESPÉCIES PISCATÓRIAS, IV, 126, 129, 130, 131
ESPIQUENARDO, II, 216
ESQUADRA DE VICENTE SODRÉ, II, 174
ESQUADRA DOS RUMES, III, 107
ESTADO, ESTRUTURA DO, I, 57, 60
ESTADO MERCANTIL, IV, 89, 90, 91, 92, 93, 216, 221
ESTADO, MERCANTILIZAÇÃO DO, I, 57 a 62, 194, 197, 200
ESTADO PORTUGUÊS DA INDIA, II, 179 a 181, III, 39, 40, 41, 98, 126
ESTANHO, I, 234, 235, 245
Circulação de, II, 28, 29
Cunhagem de, II, 28
Produção de, II, 28, 29
ESTATÍSTICA, I, 31 a 35
«ESTE LIVRO É DE ROTEAR» vidé CARTOGRAFIA
EVANGELIZAÇÃO, I, 198
ESCRAVATURA, vidé ESCRAVOS
África Ocidental, IV, 156 a 166, 168
África Oriental, IV, 173, 174
Algarve, IV, 200
América espanhola, IV, 176 a 181, 203
Brasil, IV, 166, 167, 172, 173, 202
Cabo Verde, IV, 160
Canárias, IV, 154
Contrabando, IV, 179
Contratos, IV, 176, 177, 178 a 181, 195 a 197
Escáfulas distribuidoras, IV, 160 a 164, 167 a 181
Espanha, IV, 171, 172, 176 a 181
Feitorias, função das, IV, 161, 162, 163

Fundamentos ideológicos, IV, 156, 181 a 188
Índia, IV, 166, 169, 174, 203, 204
Instrumentos de troca, IV, 159, 160, 161, 163
Islão, IV, 151, 152
Madeira, IV, 171, 201, 202
Malaca, IV, 174
Marrocos, IV, 168, 191
Mercado angolano-congolês, IV, 164 a 167
Mercados fornecedores, IV, 156 a 166, 167 a 181, 188 a 191
Mercadores, IV, 195 a 197
Pirataria, IV, 154, 155
Portugal continental, IV, 167, 168, 169 a 171
Preços, IV, 160, 161, 162
Regime de comércio, IV, 176, 177, 178 a 181
S. Tomé e Príncipe, IV, 162 a 164
Tráfico, condições do, IV, 188 a 206
Tráfico negro, I, 151, 169, 170, 188, II, 16, 17, 23, 98, 99, 101, IV, 151 a 206
Transportes, IV, 192 a 194
Venda de escravos, IV, 193 a 195
ESCRAVOS
Actividades, IV, 197 a 206
Alimentação, IV, 204
Aquisição de, IV, 188 a 192
Castigos, IV, 205
Chineses, IV, 199, 200
Instrumentos de resgate, IV, 189
Japoneses, IV, 199
Levantamentos, IV, 206
Mouros, IV, 199, 200
Negros, I, 69, 78, 147, IV, 151 a 206
População, IV, 180, 181
Portugal, IV, 197, 198, 199, 200, 201
Portugal, entradas, IV, 168
Razias, IV, 190, 191
Regime jurídico, IV, 204
Vida quotidiana, IV, 197 a 206
ESPECIARIAS E DROGAS
II PARTE, II cap. 1, 2, 3, pp. 145 a 220
vidé COMÉRCIO DAS ESPECIARIAS / ÍNDICE GERAL
Áreas de produção, II, 183
Canela de Ceilão, III, 164 a 171
Caras, produção das, II, 191 a 197
Circulação das principais, II, 196 a 201
Cravo, III, 136 a 138, 141, 144 a 147, 152 a 164
Definição geral, II, 145, 146
Demanda portuguesa, II, 147, 148, 149, 150, 159 a 165
Drogas, produção e circulação, II, 201 a 219
Escáfulas das, IV, cap. 8 pp. 173 a 214, vidé ESCÁPULAS DAS ESPECIARIAS
Fundamentos económicos, II, 164, 165
Geografia do consumo, III, 173
Mercado chinês, II, 197, 198
Mercado europeu, II, 201
Mercado português, (séc. XV), 146, 147, 149
Pimenta, vidé PIMENTA
Preços, II, 131, 219
Produção, geografia da, IV, 136
Rota do Levante, II, 147, 148
Rota do Levante e Rota do Cabo, II, 219
Valor da produção, II, 196, 197
ESCAPULAS DAS ESPECIARIAS,
Báltico, países do, III, 190
China, III, 173
Espanha, III, 181, 182, 183

Europa, III, 173
Europa, norte da, III, 183 a 190
França, IV, 188 a 190
Lisboa, III, 190 a 214
Marrocos, III, 174 a 177
Mediterrâneo, III, 177 a 183
GUINÉ, ESPECIARIAS DE,
IV, 150 a 157
Administração directa, II, 154
Exportações portuguesas, II, 153, 154
Malagueta, vidé MALAGUETA, entrada
Pimenta de rabo, vidé índice geral
Preços, II, 156, 157
Sistema de contratos, II, 154
Valor das entradas, II, 152, 153
MALAGUETA
I, 77, 166, II, 148 a 154
Áreas de produção, II, 150
Difusão europeia da, II, 149
Escoadouros, II, 149
Exportações portuguesas, II, 151
Monopólio de Fernão Gomes, II, 151
Regime de comércio, II, 151 a 156
PIMENTA,
II, 183 a 188
Descrição, II, 183, 184
Financiamento das compras, III, 29, 30
Geografia da produção, II, 184 a 187
Kannará, II, 186, III, 23, 24, 34, 35
Longa, II, 188
Malabar, II, 184, 185
Malaca, III, 35
Orçamento, estabelecimento do, III, 20 a 25
Portos de exportação, II, 185
Redonda de Malaca, II, 186
Samatra, I, 210, II, 187, III, 131, 132
Valor da produção, II, 187, 188
PIMENTA DE RABO,
II, 151, 152, 153
Proibição do comércio, II, 155
EXCELENTE, II, 54, 55
EXÉRCITOS XERIFINOS, I, 179
EXORTAÇÃO DA GUERRA, IV, 182
EXPANSÃO CASTELHANA, fundamentos ideológicos, IV, 182
EXPANSÃO CHINESA, IV, 209
EXPANSÃO EUROPEIA, I, pp. 15 a 62
EXPANSÃO HOLANDESA, IV, 219
EXPANSÃO MARÍTIMA EUROPEIA, IV, 212 a 223
EXPANSÃO OTOMANA, III, 111, 113, 123
EXPANSÃO OTOMANA NO GOLFO PÉRSICO, III, 125, 126
EXPANSÃO OTOMANA NO INDICO, III, 126
EXPANSÃO OTOMANA, reacção portuguesa à, III, 122, 123, 124
EXPANSÃO PORTUGUESA, I, 45 a 47, 50, 51, IV, 212 a 223
EXPANSÃO PORTUGUESA, fundamentos ideológicos, IV, 181, 182
EXPANSÃO PORTUGUESA, objectivos da, III, 135, 245
EXPANSÃO PORTUGUESA EM MARROCOS, III, 245, 248 a 251
EXPANSÃO XERIFINA, I, 181
EXPLORAÇÕES PORTUGUESAS
América do Sul, II, 99, 100

Brazil, II, 103, 104
Expedição às celebres, III, 147, 148
Extremo-Oriente, do, I, 209, 210
Litoral africano, II, 160, 162
EXPORTAÇÕES INDIANAS, I, 204, 222
EXPORTAÇÕES PARA O ORIENTE, I, 240, 241, 242, 245
EX-VOTO, II, 29

F

FANGAS, IV, 18, 19, 20
FALÊNCIAS EM ITÁLIA, III, 83
FALUZ, v. FELCE
FANÃO, I, 276 a 279
FANÃO BRANCO, I, 278, 279
FANÃO XERAFIM, difusão do, I, 276
FELCE, I, 66, 92, 220, 224, 226, 228, 260, 264
FEDEA, I, 264, 265
FEIRAS DE LYON, III, 188, 189
FEITOR DO ENGENHO, IV, 109
FEITOR-MOR, IV, 109
FEITORIAS
Feitores régios, I, 194, 195, 201, 203
Achem (turcos), III, 132
África Oriental, IV, 55
Andaluzia e Málaga, III, 269 a 280
Antuérpia, II, 109
Antuérpia, regime de comércio, III, 185, 186
Arguim, I, 67, 145 a 151, II, 16, 86, IV, 161
Arzila, III, 174, 175
Axem, I, 169, 172, II, 18
Azamor, III, 177
Barçalor, III, 24, 40
Bruges, IV, 213, 214
Calecoulão, III, 24, 40
Cananor, II, 175, 176, III, 12
Cananor, movimento comercial, III, 12
Capitão-feitor, função do, III, 40
Cantor, I, 161
Ceilão, III, 164
Chalé, III, 40
Cochim, II, 175, 176, III, 10, 11
Cochim, existências, III, 11
Cochim, mercadorias do reino, III, 11
Cochim, movimento comercial, III, 10, 11
Coulão, II, 178, III, 24, 40
Cranganor, III, 24, 40
Escrivãos, III, 40
Flandres, IV, 84, 85
Tratos de Guiné dos, IV, 169
Função corretora das, III, 58
Função no comércio oriental, III, 18 a 24, 29, 30, 31, 32, 39 a 41
Intérpretes, III, 40
Ilha de Moçambique, II, 174
Índia-acção dos intermediários, III, 17, 18, 19
Juiz do Peso, função do, III, 40, 41
Litoral brasileiro, II, 23
Malaca, III, 153
Mangalor, III, 24, 40
Mina, São Jorge da, I, 109, 168, 169, 170, 171, II, 16, 18, 52, IV, 161, 162
Feitoria de Moçambique, I, 194
Onor, III, 24, 40
Oram, III, 174

Organização das, III, 39, 40, 41
Ouvidor, função do, III, 40
Feitoria de Quelimane, I, 198
Santa Cruz do Cabo de Guér, I, 144, III, 265, 266
Sena, feira de, I, 198
Safim, I, 144, II, 86, III, 175, 176, 177, 255
Feitoria de Sofala, I, 190, 191, 195, 201, 202
Tidore (Espanha), III, 139, 140
Ternate, III, 144, 145, 146
Uadam, I, 147, 180
FERREIRO, IV, 109
FERRO EM BARRAS, II, 22
FINANÇAS PÚBLICAS, I, 201, 202, II, 53, III, 66, 67, 68, 210, 211
FOCAS, IV, 131
FORTALEZA DE CALICUTE, construção da, III, 114
FORTALEZA DE DIU, construção da, III, 116
FORTALEZA DE TERNATE, construção da, III, 140
FRUTA, produção de, IV, 17
FUNCIONALISMO NA ÍNDIA, III, 41
FORMAS DE PAGAMENTO
Abissínia, II, 22
Arquipélago malaio, II, 131
Brasil, II, 23
China, II, 35
Cochinchina, II, 29
Conjuntura económico-financeira e, III, 27 a 33
Conjuntura político-comercial na Índia e, III, 18
Especiarias — em cobre, III, 18
Especiarias — a crédito, III, 30, 31, 32
Especiarias — em mercadorias, III, 18, 27
Especiarias — em moeda portuguesa, III, 27
Especiarias — em numerário, III, 18
Índia portuguesa, II, 3, 41, 42
Java, II, 31
Marrocos, II, 86
Moeda, I, 118, 119, 121, 127, 128, 132
Molucas, II, 132
Soldos, financiamento dos, III, 16

G

GABELA DO PEIXE, IV, 130
GADO, função económica do, II, 15, 16
GALALEA, I, 267, 268
GASALHADOS, III, 52, 55
GENGIBRE, II, 188 a 191, v. ESPECIARIAS, COM. DAS ESPECIARIAS
GENGIBRE BRANCO, II, 190, 191
GENGIBRE VERMELHO, II, 190, 191
GÉNOVA, I, 58, fig. 6
GENTIL DE OURO, I, 114, 115
GEOGRAFIA ANTIGA E MODERNA, I, 41, 42
GEOMETRIA EUCLIDIANA, I, pp. 16, 18
GERGELIM, IV, 55
GLOBO, conhecimento do, I, pp. 17/27
GOMA, comércio saariano da, I, 72, 74
GONG, II, 31
GOVERNALHO (náutica), I, 23
GRAVE, I, 115
GROSSO, I, 92, 130
GROSSO DE PRATA, I, 102, 103, 134
GUANCHOS, IV, 131
«GUERBAS» OU ODRÉS, I, 82

«GUERRA MONETÁRIA», I, 130
GUERRA NAS MOLUCAS, III, 158, 159, 160
GUERRA NO INDICO, III, 99, 100, 104
«GUERRAS DO PÃO», III, cap. 2 pp. 245 a 267
GUIAS SAARIANOS, I, 82, 83

H

«HARRATIN», I, 68
«HASHT-GANI», I, 260, 261
HEMIDRACRA, I, 258
HISTÓRIA, visão planetária de, I, 27, v. BARROS, JOÃO
HOLANDESES NA MALÁSIA, expansão dos, III, 162, 163, 164

I

INCENSO, II, 211, 212
ÍNDIAS, Apologética História de las, I, 22
INDICO, comércio do, I, 204
ÍNDIOS, I, 244
ÍNDIO, II, 82
ÍNDIOS DO BRASIL, II, 22, 23
INDÚSTRIA AÇUCAREIRA, IV, cap. 6 e 7, v. AÇUCAR
INDÚSTRIA TÊXTIL, I, 204
ILHAS DAS DROGAS, declínio português nas, III, 160 a 164
ILHAS DAS DROGAS, instalação portuguesa nas, III, 138 a 144
ILHAS DAS DROGAS, liberdade de comércio nas, III, 145
ILHAS DAS DROGAS, regime de comércio, III, 144 a 147, 151 a 158
IMPÉRIO MAMELUCO, atrazo técnico do, III, 101
IMPÉRIO MAMELUCO, crise do, III, 83, 94, 101
IMPÉRIO ORIENTAL, concorrência espanhola, III, 161, 162
IMPÉRIO ORIENTAL, estabelecimento do, III, 164
IMPÉRIO ORIENTAL, funcionamento do, III, 158
IMPÉRIO PORTUGUÊS, formação do, IV, 212 a 216
IMPÉRIO PORTUGUÊS, equilíbrio do, III, 128, 129
IMPÉRIO PORTUGUÊS, viragem estrutural, IV, 216, 217, 218, 219
IMPÉRIO PORTUGUÊS DO ORIENTE, III, 7, 139
IMPÉRIO XERIFIANO, IV, 216
IMPOSIÇÃO, III, 273
INOVAÇÕES, IV, 215, 217
INSTRUMENTOS DE PERMUTA, II, 16
INSTRUMENTOS PRÉ-MONETÁRIOS, II, 17, 20, 21, 24, 33, 34, 35, IV, 145, 146
INTÉRPRETES, I, 151
INVERNADA, III, 44

J

JAVANESES, ascensão nas Molucas, III, 159, 160
JUÍZOS DO PESO, III, 40
JUSTO («adli»), I, 261
JUSTO, II, 55

K

KÁSU, I, 258
KAZBEGI, I, 226, 227, 228

L

LANÇADOS, I, 51, 52, II, 23
LACRE, II, 217, 218, III, 175 a 177
LACRE, comércio do, III, 175 a 177
LAK, I, 224, 225
LARIM, I, 156, 220, 226, 228 a 232, 239, 266, 267, II, 125, 126, 127, 134
LATITUDE, I, 23, 35
LEAL, I, 126, 280, II, 37, 115
LEGISLAÇÃO REAL, I, 192
LEME AXIAL, I, p. 18, 23
LEME DE CHARNEIRA, I, 23
LEVADIEIRO, IV, 109
LETRAS DE CÂMBIO, I, 245, 247, 254, II, 35, 142, fig. 8, IV, 215
LEVANTE, fluxo de mercadorias para o, I, 234, 235, 236
LEVANTE, fluxo de metais preciosos para o, I, 233, 234
LIBERDADES, III, 52, 59, 72
LICENÇA DE SACCA, IV, 11
LINALOËS, II, 210, 211
«LIPÔTE», II, 20
LITERATURA PORTUGUESA, I, 40
LITORAL AFRICANO, exploração portuguesa do, I, 145, 151, 165, 168
«LIVRO DOS PESOS, MEDIDAS E MOEDAS DA INDIA», I, 221
LONGITUDE, I, 23
LUÇÕES, ocupação espanhola das, I, 214

M

MAÇAS, II, 194, 195, v. COMÉRCIO DAS ESPECIARIAS, E ESPECIARIAS
MACHIRA, II, 20, 21
«MAÇONTA»,
«MADAFORSHAHI», I, 265, 266
MAHAMUDI, I, 226, 227, 267
MALAGUETA, v. ESPECIARIAS
MALAQUÊS (real branco), II, 116
«MAMOEDEGANSE», I, 273, 274
MANDIOCA, IV, 41 a 46
MANILHA, II, 17
MANUEL, II, 70, 115
MÃO-DE-OBRA
II, 23
Escravidão na Madeira, IV, 171
Escravos negros, IV, 151 a 206
Índios brasileiros, IV, 166, 167
Indústria açucareira, IV, 78, 79, 103, 104, 107, 109, 110
Trabalho escravo, IV, 197 a 206
Trabalho indígena, IV, 184
MAPAS
Beato, mapa do monge, I, 15, 16, fig. 1
Behaim, Martin, globo de, I, 20, 21, fig. 4
Cresques, planisfério de Abraão, I, 18
Globo Dourado, I, 22, 23, fig. 5

Martellus, Henricus, mapa mundo de I, p. 19, fig. 3, 20, 21
Ruysch, planisfério de, I, 21, 25, fig. 5-A
T dentro do G, I, 15, 20
Vesconfe, planisfério de, I, 16, 17, 18, fig. 2
«MARAVEDI», I, 66
MARCELLO VENEZIANO, II, 82
MARCO DE OURO, I, 109, 130
MARCO DE PRATA, I, 106, 109, 115, 126, 127
«MARE CLAUSUM», política do, III, 14, 15
MARE RUBRUM, I, p. 15
MARFIM, I, 197, 198
MARONDO, I, 187
MASCUMI AL MOHADE, I, 97, 98, 100
MASSA, IV, 28, 29
MATAÇAS, I, 187
MATE, II, 71
MAZ, II, 71
MEALHA DE OURO, I, 97
MEDITERRÂNEO, I, p. 18 a 20, 67
MEIA-ESFERA, 115, 116
MEIA-TANGA, I, 224, II, 115, 116
MEIO-CATÓLICO, II, 71
MEIO-DIRHEME, I, 224
MEIO-MADAFORSHAHI, I, 265
MEIO-MANUEL, II, 70
MEIO-SABYABE, I, 267, 268
MEIO SÃO VICENTE, II, 66
MEIO-TOLÁ, I, 263
MEIO-TOSTÃO, II, 82, 108, fig. 4 p. 112
MEIO-TRETANQUI, I, 266
MEIO VINTÉM, I, 134, II, 81, 82
MEIO-XERAFIN, I, 225
MENTALIDADE ARISTOCRÁTICA, III, 107, 108
MENTALIDADE CAVALEIRESCA, persistência da, I, 53 a 62
MENTALIDADE MERCANTIL, formação da, I, 52 a 62
MENTALIDADE QUANTITATIVISTA, género e evolução, I, 30 a 35
MERCADO INTERNO, IV, 7 a 23
MERCADO DE LISBOA, III, 190 a 214
MERCADORES ALEMÃES, III, 194, 209, 210, 213
MERCADORES ANDALUZES, III, 204, 205
MERCADORES BURGALÊSES, III, 202 a 204
MERCADORES DE MOÇAMBIQUE, I, 192
MERCADORES DO MAR ROXO, I, 188, 190, 191
MERCADORES FLAMENGOS, III, 208
MERCADORES ITALIANOS, III, 180, 181, 191 a 194, 196, 197, 205 a 208, 209, IV, 89, 90, 92, 93
MERCADORES MOUROS DA ÁFRICA ORIENTAL, I, 188, 196
MERCADORES NEGROS, I, 101
MERCADORES PORTUGUESES, II, 98, III, 211 a 214
MERCADORES TRANS-SAARIANOS, I, 85, 86
MERCADORIAS SAARIANAS, I, 147
MERCANTILISMO, II, 56
MERCÚRIO, I, 234, 240
MESTRE DE PURGAR, IV, 109
METAIS PRECIOSOS, afluxo à Europa, IV, 215, 217, 218
METAIS PRECIOSOS, alta europeia, II, 107, 108
METAIS PRECIOSOS, crise dos, III, 84
METAIS PRECIOSOS, entradas, II, 109
METAIS PRECIOSOS, função dos, II, 15, 27, 32, extratexto pp. 64/65

METAIS PRECIOSOS, movimento em Lisboa, III, 198 a 202
MILHO GROSSO, IV, 28
MILHO DE MAÇAROCA, IV, 28, 29, 30
MILHO MAÍZ, IV, 23 a 38, 39, 41, 42, p. 24 fig. 2, 49, 50
MILHO PAÍNÇO, IV, 31
MILHO «ABATI», v. ZABURRO E MAÍZ
«MILHO ZABURRO», IV, 28 a 34, 48, 54
MIRABOLANOS, II, 214
MISCELÂNEA, I, 32, 33, 39, 41
MISERICÓRDA, IV, 15
«MITE», II, 20
MITICAL, I, 261, II, 17, 21
«MIZCALES DE ORO ALFONST», I, 95, 96, 97
MOEDA
v. SISTEMA MONETÁRIO
CRISES MONETÁRIAS
AMOEDAÇÃO
METAIS PRECIOSOS
OURO
PRATA
ETC.
AMOEDAÇÃO DE AKBAR, I, 269
AMOEDAÇÃO BACTRIANA, I, 258
AMOEDAÇÃO GUZERATE, I, 266
AMOEDAÇÃO HINDO-GREGA, I, 258
AMOEDAÇÃO HINDUSTÂNICA, I, 258 a 273
AMOEDAÇÃO LUSO-INDIANA, II, 37 a 49
AMOEDAÇÃO MALAQUENSE, II, 116, 123, 124
AMOREDAÇÃO MAMELÚCA, I, 221
AMOEDAÇÃO MOGHOL, II, 128
AMOEDAÇÃO EM TERNATE, II, 131
MOEDA,
Bahmani, I, 263
Bengala, I, 263
Bilhão, I, 96, 98, 106, 114, 128, 130, 138, 220, 264
Bimetalismo muçulmano, I, 99
Bizantina, I, 65
Cachemira, I, 263
Castelhana, II, extratexto pp. 64/65
Circulação argentea levantino-indu, I, 224, 238, 239
Circulação áurea, levantino-indu, I, 221, 222, 223, 238, 239
Circulação monetária euro-afro-asiática, I, 255
Cobre, I, 268, 270, 271, 280, II, 8 a 14, 15
Conjuntura económica, I, 135, 138, 271, 272, II, 59
Conjuntura política, II, 108, 117, 118
Crises monetárias, I, 110 a 113, 114 a 120, 132 a 135, 220, 271, II, 52
Cunhagem estatal chinesa, II, 36
Cunhagem háside, I, 88
Cunhagem de prata, I, 96, 106
Cunhagem senhorial na China, II, 35, 36
Cunhagens europeias, II, 82
Delhi, crise da, I, 263
Desvalorização da, I, 112 a 118
Diu, I, 267
Egipto, I, 219, 220, 221
Espécies, discriminação e valor das, I, 98, 116, 117, 120, 122, 123, 131, 134, 136, 137
Emissões luso-cingalesas, II, 128, 129
Emissões monetárias marroquinas, I, 141, 142
Emissões monetárias portuguesas, II, 8, 12
Estanho, v. ESTANHO, IND. GERAL

Europeia, evolução de, I, 101 a 104, 110 a 114
Falsa moeda, II, 12, 13
Moeda, função da, I, 272, 273
«Guerra monetária», II, 90
Hindustânica, influências estrangeiras na, I, 263
Indiana, I, 257, 258, 264 a 281, II, 24, 25
Legislação real, I, 115, 116, 119, 120, 126, 127, 131, 132, 134, 143, II, 11 a 13, 19, 54, 58, 76, 107, 108, 118, 162
Luso-indiana, desvalorização da, II, 117, 118, 119
«Moeda primitiva», II, 7
Mulgulmana, evolução de, I, 99, 100
Oriente, evolução, II, 73 a 78, 134
Ouro, crise do tolá, I, 262
Ouro, Delhi, I, 262
Ouro, geografia dos circuitos orientais, II, 78
Ouro, Relação entre a prata e o, I, 100 a 104, 105, 122 a 124, 126, 127, 135, 219, 220, 230, 267, II, 20, 66, 75, 82, 89, 107, 116, 117
Peninsular, evolução da, I, 95 a 101
Portuguesa, I, 104 a 110, 114 a 135, II, extratexto pp. 64/65, 36, 37
Prata de Baber, I, 268
Prata de Delhi, I, 262
Prata, escassez da, II, 12
Reforma monetária castelhana, II, 54, 55, 58
Reformas monetárias goenses, II, 118
Reforma monetária de Sher Shah, I, 268, 269
Reforma monetária portuguesa, II, 12, 61, 65, 81, 82, 90, 108, 109, v. SISTEMA MONETÁRIO, MOEDA, ETC.
Romana, I, 65
«Sangria» europeia, I, 236 a 240, 251, 255
Sistema monetário árabe, I, 260
Sistema monetário de Ceilão, II, 128, 129
Sistema monetário decimal, I, 264
Sistema monetário Dekkani, I, 273 a 280
Sistema monetário de Delhi, I, 261, 262
Sistema monetário dos Grão-Moghois, I, 268 a 273
Sistema monetário luso-indiano, II, 41, 42, 43, 45 a 48, 59, 60, 70 a 78
Sistema monetário luso-indiano, Cunhagens ilegais, II, 112, 120
Sistema monetário luso-indiano, moeda de prata, II, 115 a 125
Sistema monetário malaquês, II, 46
Sistema monetário persa, I, 224 a 227
Sistema monetário português, I, 109, 110, 126, 127, 129, 134, II, 81, 82
Sistema monetário quaternário, I, 260, 264, 280
Sistema monetário Ternário, I, 280
Situação social, I, 119 a 122, 131, 132
MOENDA DE TRÊS PAUS, IV, 108
MOHUR, I, 270
MONÇÕES, regime das, III, 44
MORABITINO, I, 66, 95 a 98, 105, 141
MORABITINO DE 15 SOLDOS, I, 98
«MORABITINUS ALFONSINUS», I, 98
«MORABITINUS NOVUS», I, 98
«MORABITINUS VETUS», I, 98
«MOTAU», II, 20
«MOUROS DE PAZ», III, 250, 259, 265, 266, 280, 282, 284, IV, 191
MUDANÇA, tema da, I, 40 a 45
MONOPÓLIO RÉGIO
Açúcar, IV, 89, 90

Canela de Ceilão, III, 165, 166, 167, 168
Coursos, IV, 89
Cravo, III, 141, 144, 145
Lacre, III, 176, 177
Mina, I, 177, 178
Pesca saariana, IV, 132, 133
Sal, IV, 140, 141, 142
Trato negroiro, IV, 156, 157
Trigo madeirense, III, pp. 233 a 235

N

NARRATIVAS ÁRABES, I, p. 18
NATUREZA, concepção fantástica do mundo e da, I, 36 a 41
NATUREZA, concepção pragmática do mundo e da, I, 41
«NAUS DO REINO», v. CARREIRA DA INDIA
NAUS, livro da fábrica das, I, 23
NÁUTICA ASTRONÓMICA, I, 23
NAVEGAÇÃO À BOLINA, I, p. 18
NAVEGAÇÃO OCEÂNICA, I, 23
«NEGROS MAUS», I, 151
NÓMADAS, II, 15
NÓMADAS SAARIANOS, I, 79, 83
NÓMADAS SALTEADORES, I, 84
NÓMADISMO, I, 68
NOZ DE ARECA, II, 203
NOZ DE COLA, I, 165
NOZ-MUSCADA, II, 194, 195, v. ESPECIARIAS
NÚCLEOS PISCATORIOS, IV, 121, 122, 126, 127
NUMERAÇÃO ÁRABE, I, 30, 31

O

OÁSIS SAARIANOS, I, 76, 77, 78, 79, 80
«OCEANOS DE CEREAIS», III, 252 a 267
ÓPIO, I, 235, II, 203, 204
ÓPIO PRETO, II, 203
ÓPIO TEBAICO, II, 203
ORÇAMENTOS, I, 32, 34
ORY, I, 226
OURO
I, cap. 1 a 5
v. MOEDA
PRATA
COBRE
ETC.
Africano, notas do, I, 170
Arguim, I, 148 a 151
«Bar» de, I, 186, 187
Bornéu, I, 213
Cantor, I, 162, 163
China, I, 215
Americano, circ. europeia de, II, 62 a 65
Circulação na China, II, 34
Comércio saariano do, I, 78
Comércio trans-saariano do, I, 140 a 145
Cunhagem, I, 65, 91 a 93, 95 a 97, 124 a 126, 129, 130
Cunhagem castelhana, II, 54, 55
Cunhagem portuguesa, II, 60, 61
Direitos sobre o tráfico, I, 191
Empórios africanos do, I, 180
Entradas no reino, II, 61 a 65

Exportações portuguesas, II, 56, 57
Extracção em Portugal, II, 65
Extremo-Oriente, I, 209 a 218
Fluxos do, I, 208
Função do, 20
Guiné, I, 174, 175
Ilhas Luções, I, 213
Indiano, I, 205, II, 73, 74
Japão, I, 215
Java, I, 212
Marroquino, comércio cristão do, I, 140 a 145
Mina, I, 139, 168 a 182
Mina, crise do, I, 175, 176, 177
Mina, níveis de entrada, II, 58
Mina, transporte do, I, 171
Patna, I, 217
Português, difusão europeia, II, 67 a 69
Preste João, I, 222, 223
Rota ifríquiiana do, I, 87, 88, 89
Samatra, I, 210, 211, 212
Sangria portuguesa, II, 51, 52, 53, 54
Serra Leoa, I, 164 a 168
Sudão, I, 65 a 67, 88, 89, 141, 151 a 160, II, 52, 53
Tibar, I, 140, 141, 144, 145, 147, 153, II, 16
Tráfego trans-saariano do, I, 86 a 94
OURO DO MONOMOTAPA, I, 183 a 209
Cunhagem do, I, 207, 208
Domínio português do, I, 192 a 200
Escoamento do, I, 190, 195
Extracção do, I, 184, 185, 186, 187, 188
Monopólio português do, I, 193, 194, 196, 200, 207
Organização portuguesa do tráfico, I, 195 a 205
Produção de, I, 187
Tráfico do, I, 188 a 191
Valor e evolução da exportação, I, 204 a 208

P

PAÇOS DO PÃO, IV, 20
PADRÕES DE JUROS, III, 66
PAGODE, I, 268, 273 a 278, II, 70
PAGODE DE ELEFANTE, I, 276
PAGODE DE OURO, I, 273
PAGODE KANNARI, I, 273, 274
PAGODE SANGOARI, I, 273, 274
PAGODE TIBIKI, I, 273, 274, 276
PAGODE DE VINGORLA, I, 273, 274
PAIS DOS NEGROS, relações entre Marrocos e o, I, 141, 181
PAISAGEM, I, 39, 40
«PAÍSES DE ACARREO», IV, 11
PALMARES, I, 69
PANGAIOS, I, 200
PANOS DE ALGODÃO, II, 31, (ALGODÕES INDIA-NOS)
PANOS, I, 147, 169, 195, 196, 202
PANOS MARROQUINOS, I, 141
PÃO, v. CEREAIS
PÃO-DO-MAR, IV, 17, 21
PAPEL-MOEDA, II, 33
PARDAU, I, 261
PARDAU DE LARINS, II, 126
PARDAU DE OURO, I, 266, 267
PARDAU DE SADIS, I, 224, 225
PARDAU DE TANGA, II, 71

PARDAU XERAFIM, I, 274, 276
PAREAS, III, 14, 15, 165
«PARTIDOS DO MEIO», III, 59, 60
«PARTIDOS DO QUARTO E VINTENA», III, 59, 60
PATACA, I, 253
PATACÃO, II, 44, 72, 73, 117, 118, 123
PAU BRASIL, II, 23
PAU-BRASIL, comércio do, III, 182, 183
PAU-DA-CHINA, II, 207, 208
PAYGUA, I, 264, 265
PAYSAN, I, 270, II, 24, 46
PEÇA DE 24, I, 261
PEÇA DE 30 (tolá), I, 261
PEÇA DE 32 (tolá), I, 261
PEÇA DE 48, I, 200, 261
PEÇA DE 60 (pandan), I, 261
PEÇA DE 64, I, 260, 261
PEDRA-BAZAR, II, 217
PEDRAS PRECIOSAS, importação de, III, 77, 78
PELES, I, 234
PELES CANADIANAS, IV, 214
PENICILÁRIA, IV, 27, 28, 32, 33, 39
PÉRIPO DE DIOGO DIAS, I, 21
«PERMUTA MUDA», I, 153
PEROGI, I, 267, 268
PERULEIRO, II, 103
PESADOR PÚBLICO, II, 26
PESCAS
Administração real, IV, 124, 125, 126
Algarve, IV, 127, 128
Amplitude das, IV, 122
Bacalhau, IV, 134, 135, 136, 214
Canárias, IV, 131, 132
Continente, IV, 114 a 129
Costa da Guiné, IV, 133, 134
Costa saariana, IV, 132, 133
Escápula Castelhana, IV, 127, 128, 129
Escápula mediterrânica, IV, 112
Exportações portuguesas, IV, 127, 128
Marrocos, IV, 129, 130, 131, 132
Oriente, IV, 146 a 149
Rendimentos, IV, 127
Sardinha, IV, 125
Sável, IV, 126
Terra Nova, IV, 134, 135
PERSPECTIVA, I, 15, 23
PIASTRA, II, 117, 134
«PICADAS», I, 190
PILARTE OU COROADO, I, 115
PINTURA PORTUGUESA, I, 39, 40
PIRATARIA, I, 179, II, 62, 63, 94 a 96, III, 48, 130, 143, 154, 155
PIRATARIA INGLESA E HOLANDESA, III, 46, 47
PLANISFÉRIOS, I, 20
POÇOS SAARIANOS, I, 72, 73, 82
PODER NAVAL MAMELUÇO, III, 99, 100, 108
PODER NAVAL OTOMANO, III, 102
POLÍTICA CASTELHANA, II, 53, 54, 55, 56
POLÍTICA COMERCIAL FRANCESA, III, 189
POLÍTICA COMERCIAL VENEZIANA, III, 91, 92, 93
POLÍTICA MAMELUÇA, III, 96, 97, 99, 102, 103, 108, 109
POLÍTICA MARROQUINA, III, 258 a 267

POLÍTICA MONETÁRIA

V. SISTEMA MONETÁRIO

CRISE »
AMOEDAÇÃO »
CIRC. MONETÁRIA
ETC.

Castela, II, 93
Europa, II, 57
Governo de Goa, II, 117, 122, 123

Índia, governo de D. Afonso de Noronha, II, 116, 117

Índia, governo de Albuquerque, II, 115 a 117

Índia, governo de D. Duarte de Meneses, II, 120

Índia, governo de D. Luís de Ataíde, II, 118, 119

Índia, governo de Manuel de Sousa Coutinho, II, 120, 121

Índia, governo de Matias de Albuquerque, II, 120, 121

Índia, governo do Conde de Linhares, II, 123, 124

Índia portuguesa, II, 71, 72, 73, 74, 76, 125

Portugal, II, 57, 58, 69, 70, 82, 90, 111, IV, 214

Portugal na Índia, II, 38 a 49

Portugal/Espanha, II, 90, 91

POLÍTICA OTOMANA NO ÍNDICO, III, 118, 119

POLÍTICA OTOMANA, fracasso da, III, 121

POLÍTICA VENEZIANA, III, 95, 96, 97, 119 120

178, 179

«PONDO»

POPULAÇÃO, IV, 119, 120, 219

PORTUGUÊS, II, 55, 56, 58, 59, 65, 66, 82, 108

PORTUGUÊS DE OURO, II, 31

POVOAMENTO DO NORTE DE ÁFRICA, I, 68 a

70

PRANTO DE MARIA PARDA, I, 33

PRAGMÁTICA DE 1340, I, 107

PRECISÃO DESCRITIVA, I, 35, 36

PROELITISMO RELIGIOSO, I, 54, 55, 56

PROTECTORADO, política de, III, 256, 257, 258,

260 a 267, 280, 281

PURGADOR, IV, 109

POLÍTICA PORTUGUESA

Amboíno, conquista de, III, 159, 160

Ameaça turca, neutralização da, III, 118

Bloqueio do Mar Roxo, III, 16, 17

Castela, II, 53

Ceilão, controle de, III, 164, 165

Comércio da pimenta, III, 32, 33

Conquista de Malaca, III, 136

Contratos das especiarias, III, 210 a 214

Dádivas aos reis da pimenta, III, 37, 38

Diu, controle de, III, 116, 117, 120, 121

Economia, II, 107

Expansionismo estatal, II, 165

Extremo-Oriente, III, 136 a 152, 158 a 170

Golfo Pérsico, III, 122, 123, 124

Ilhas das drogas, regime de Albuquerque, III, 138

Império oriental, estabelecimento do, 169 a 181

Índia, II, 43, III, 37, 38

Índia, governo de Albuquerque, III, 16, 17, 105,

107 a 111

Índico, I, 193 a 195, II, 37, III, 97, 98, 104, 112 a

114, 133, 134

Índico, era do saque, III, 12 a 16

Índico, guerra no, II, 175 a 179

«Mare clausum», estabelecimento do, II, 174, a

181

Molucas, capitania de António Galvão, III, 146, 150, 151
Molucas, capitania de D. Jorge de Castro, III, 151
Molucas, capitania de D. Jorge de Meneses, III, 145, 146
Molucas, capitania de D. Garcia Henriques, III, 147, 148
Molucas, capitania de Gonçalo Pereira, III, 149
Molucas, compra das, III, 144
Molucas, querela luso-espanhola sobre as, III, 139 a 144
Monomotapa, I, 198, 199
Objectivos da expansão, II, 173, 174
Presença militar no Índico, III, 8
Relações com o império Turco, III, 128
Rota do Levante, III, 128
Tidore, conquista de, III, 159, 160
Veneza, relações com, III, 177, 178

PRATA
II, cap. 9 e 10
Alemã, extracção de, I, 133, 134
Americana, fluxos europeus, II, 110, 111, IV, 217, 218
Americana, procura portuguesa, II, 99 a 101, 102, 103, 104
Amoedação da, I, 278, 279
Circulação monetária da, I, 90, 91, 105
Circulação na Africa Oriental, II, 128
Circulação na China, II, 33, 35
Circulação peninsular, II, 83, 87
Comércio luso-japonês, II, 137, 138
Crise e recuperação (séc. XV), II, 54
Declínio da produção europeia, II, 107, 108, 109
Escassez, I, 128, 129
Escassez em Portugal, II, 109
Espanhola, contrabando açoreano, II, 94 a 97
Estabilidade portuguesa, II, 81, 83
Geografia das jazidas, II, 135 a 138
Espanhola, importação portuguesa, II, 91, 92, 93
Exploração em Portugal, II, 104
Africana, exploração portuguesa, II, 135, 136
Exploração portuguesa em Angola, II, 104 a 106
Fluxos orientais, II, 125, 126
Europeia, importação portuguesa, II, 82, 83, 84
Mercado chinês, II, 123, 127, 140, 141
Mercado moghol, II, 123, 128, 140, 141
Moeda egípcia de, I, 90
Movimento na Casa da Moeda de Lisboa, II, 88
Produção europeia, II, 91
Predomínio da, I, 252, 253
Procura da, I, 208, 209
Procura chinesa, II, 36
Produção japonesa, II, 137, 138
Reexportação portuguesa para África, II, 85, 86
Rota do Pacífico, II, 130
Indiana, sangria da, II, 121, 122, 123, 124
Situação europeia, II, 81, 82

PREÇOS
Açúcar, IV, 75, 76, 83, 92, 112, 113, 117, 118
Anil, III, 182
Canela, III, 170, 171
Canela e brasil levantinos, III, 90
Centeio, IV, 22
Cevada, IV, 22
Cobre, III, 17
Conjuntura político-comercial na Índia, e, III, 17, 18

Cravo, III, 26, 144, 155, 156, 160, 163
Cravo levantino, III, 90
Curvas de, I, 113, 114
Drogas, preços das, II, 218, 219
Escravos, IV, 160, 161
Especiarias levantinas em Veneza, III, 86
Especiarias, no Cairo, III, 90
Especiarias, política de fixação, III, 17 a 22
Formas de pagamento, e, III, 18
Gengibre, III, 26
Gengibre levantino, III, 90
Lacre, III, 176
Maças, III, 157
Maças levantinas, III, 90
Mercadorias do Levante, III, 114
Milho, IV, 22
Noz muscada, III, 26, 27, 157
Noz muscada levantina, III, 90
Pau-brasil, III, 182
Pimenta, III, 17 a 25, 34
Pimenta/cobre, relação entre, III, 17, 25
Pimenta kannari, III, 23, 24
Pimenta levantina, III, 90
Pimenta longa, III, 22
Pimenta preta, III, 21
Política de fixação e conjuntura monetária, III, 19 a 22
Sal, IV, 141, 142
Subida dos, II, 107, 119
Trigo, IV, 22
Trigo castelhano, IV, 11, 12
Trigo marroquino, III, 256, 259, 260, 261, 282, 283

Q

QUADRANTE, I, 18
QUADRADO, I, 262
«QUADRATUS DE OURO», I, 98
QUATRO VINTÊNS, II, fig. 4, p. 112
QUEBULOS, II, 214
QUESTÃO CEREALÍFERA, III, pp. 217 a 285, IV, 11 a 23
QUESTÃO CEREALÍFERA, geografia das importações, III, 223 a 231
QUINTALADAS, III, 20, 52, 59, 60, 61, 72
QUINTO, I, 202, 265
QUIRATE DE PRATA, I, 142

R

RAÇÃO, constituição da, IV, 9 a 11
RAZIAS, I, 145, 146, III, 250, 251, IV, 190, 191
REAL, II, 11, 12, 13
REAL BRANCO, I, 126, 128, 130
REAL DE COBRE, II, 41
REAL DOBRADO, II, 90
REAL PORTUGUÊS (duplo vintém), II, 90
REAL DE PRATA, II, 82, v. REAL BRANCO
REAL PRETO, I, 126, 131

REALES
I, 208, 249, 253
«Real de a ocho», II, 134
Afluxo dos, IV, 217
Câmbio indiano, II, 127
Circulação indiana, II, 128, 129

Difusão malaia, II, 131 a 134
Exportação indiana, II, 127, 128
Oriente, afluência, II, 75, 76, 113, fig. 6, 126 a 134, III, 28, 71
Portugal, afluência, II, 91 a 98
Sangria de, II, 111

RECEITAS PÚBLICAS, I, 48, 49
«COLLECTION DES MERVEILLES ADVENUES EN NOSTRE TEMPS», I, 27

RELAÇÕES COMERCIAIS LUSO-ESPANHOLAS, II, 92, 93
RELAÇÕES COMERCIAIS LUSO-FLAMEN-GAS, II, 110, 111
REGIMENTO DA CASA DA MINA, I, 169, 170, 171
REGIMENTO DA FAZENDA DE 1612, III, 32
REGIMENTO DO TRATO DA PIMENTA DE 1570, III, 41, 51
RELAÇÕES MERCANTIS ENTRE PORTUGALE A ÁFRICA MOURA, I, 143
RELAÇÕES MERCANTIS ENTRE PORTUGALE A ÁFRICA NEGRA, I, 143
RELÓGIOS, I, 29, 30
REMO LATERAL, I, 23
RENDEIROS, I, 146
RENDEIROS DAS FANGAS, IV, 18
REPARTIMIENTO FORZOSO, IV, 183
RESGATES DE GUINÉ, I, 161 a 164
RESGATES DE SERRA LEOA, I, 166
RESTAURAÇÃO, IV, 219
«**REVOLUÇÃO DO SAL**», IV, 138
RIVALIDADE IMPERIAL LUSO-ESPANHOLA, II, 139, 140
RODA DO SAL, IV, 140, 141
RODA DOS BARCOS, IV, 140
RÓPICA PNEFMA, I, 30, 42
RUMO (cartografia), I, p. 18
RUIBARBO, II, 206, 207
RUPIA DE PRATA, I, 208 a 273
RUPIA, difusão da, II, 130
ROTAS
Acapulco, Manila, IV, 218
Ásia, IV, 209 a 211
Atlântico, IV, 214, 215
ROTA DO CABO
I, 28, 193, 240 a 255, III, Parte II, cap. 5
Circuitos monetários, I, 248, 249 a 253
Comércio da Ásia e China, III, 79
Comércio do Levante, efeitos do, IV, 82, 92 a 94
Condições geográfico-económicas, III, 28, 29
Contratos, sistema dos, III, 63, 64, 65, 67, 68
Declínio do tráfico, III, 75, 76
Diversificação das mercadorias, III, 76 a 79
Efeitos no comércio do Levante, III, 90, 91
Estado, actividade do, III, 65, 66, 67, 68
Estado e particulares, participação do, III, 61, 62
Financiamento da, III, 66, 67
Fluxo de ouro, I, 242, 243
Fluxo de prata, I, 243, 244, 250 a 253, II, 83, 87, 89
Liberdade do comércio, III, 57, 58, 62, 63, 64
Mercadorias, evolução do tipo de, III, 79
Monopólio régio, III, 61
Monopólio régio, regime legal do, III, 58, 59
Monopólios régios, estabelecimento dos, III, 39
Movimento dos navios, III, 43 a 53
Política monetária da, I, 244 a 249
Reacção veneziana à, III, 88, 89, 98, 99, 177, 178

Regime de comércio, III, 57 a 69
Regime de navegação, III, 53 a 57
Saque, contribuição do, III, 13 a 16
Objectivos da, III, 95
Perdas, valor médio das, III, 48

ROTA DO LEVANTE
I, 232 a 240, III, 121, 122
Controle português da, III, 105, 106
Domínio otomano da, III, 133, 134
Fluxo da prata, II, 127, 128
Aleppo, ascensão de, III, 127
Marselha, ascensão de, III, 189
Ormuz, ascensão de, III, 124, 125
Sunate, ascensão de, III, 131, 134
Tomada de Diu, III, 120
Valor do ouro na, I, 238, 239

ROTAS
Acapulco, Manila, IV, 218
Ásia, IV, 209 a 211
Atlântico, IV, 214, 215
Caravanas asiáticas, IV, 210, 211
Circum-navegação africana, I, 20
Colombo, IV, 214
Especiarias, I, 17, v. ESPECIARIAS
Estreito de Meca, I, 254, 255
Europa, IV, 211, 212
Golfo Pérsico, III, 110, 128
Índico, IV, 209, 210
Mar Roxo, I, 223, III, 132, 133, IV, 217
Mina, I, 171
Ormuz, I, 255
Ouro, I, 17, 189 a 191, II, 52, v. OURO
Ouro, africano, I, 222
Tâmaras, I, 78, 79

S

SABYABE, I, 207, 268
SADI, I, 224, 225
SAL
IV, 137 a 149
Abastecimento, IV, 125
Algarve, IV, 141
Aveiro, IV, 138, 139
Barras, II, 21
Cabo Verde, IV, 145
Comércio internacional, IV, 138
Comércio saariano do, I, 72, 74, 75, 76, 77
Escápula castelhana, IV, 142, 143
Escápula norte-europeia, IV, 143, 144, 145
Exportação portuguesa, IV, 139, 140
Importações de Castela, IV, 127
Impostos, IV, 142
Oriente, IV, 146 a 149
Preços, IV, 141
Regime de exploração, IV, 138, 139, 140, 141, 142
Setúbal, IV, 139, 140
Tráfego do, I, 145, 153, 156, 159, 160, 165

SALGA, IV, 123, 124, 125
SALINAS, geografia das, IV, 120, 121, 137, 138
SÂNDALO, II, 209, 210
SÂNDALO AMARELO, II, 209
SÂNDALO BRANCO, II, 209

SÂNDALO VERMELHO, II, 209
 SANGUE-DE-DRAGÃO, III, p. 232
 SÃO TOMÉ, I, 207, 208, 254, 273, 274, 275,
 II, 59, 66, 71, 72, 75, 77, 78, 134
 SÃO VICENTE, II, 61, 65, 66, 67, 69
 SAPECA (pequenino), II, 37, 71
 SARDINHA, IV, 7, 89, 125, 128, 129
 SAKOLÉ, império, I, 75
 SARRAFAGEM, I, 267
 SÁVEL, IV, 126
 SEDAS, I, 234, 235
 SENHORIA, I, 139
 SHADI, I, 226, 227
 «SHANZDAH-GANI», I, 260, 261
 SISAS, imposto das, I, 31
 SISAS, livros das, I, 32
 SISTEMA AQUEMÉNIDA, I, 258
 SISTEMA MONETÁRIO, v. MOEDA
 SISTEMA DE TROCAS, I, 280
 SISTEMA TRIBUTÁRIO CHINÊS, II, 34
 SOCOTORÁ, ocupação de, III, 98
 SOLDADO, II, 46, 47
 «SOLIDUS AUREUS», I, 65, 66, 97
 «SOLIDUS DE ARGENTO», I, 96, 97
 SORGO, IV, 27, 29, 31, 32, 34, 39
 SULTANI, I, 221
 SULTANI EGÍPCIO, II, 70

T

TABAXIR, II, 213
 TÁBUA DAS MARÉS, I, 29
 TÁBUAS ASTRONÓMICAS, I, p. 16, 18
 TAEL, II, 70
 TAIFAS, I, 65
 TÂMARAS DA ÍNDIA, II, 215
 TANGA, I, 220, 224, 260, 261, 264, 279, II,
 30, 115, 116
 TANGA BRANCA OU REAL, I, 264
 TANGA DE PRATA, II, 31
 TANGA LARIM, I, 263
 TANGA PRETA, I, 261, 264, 265
 TANKAH, I, 259, 260, II, 25
 TANKAH VERMELHO, I, 262
 TÁVOLA DO SAL, IV, 140, 141
 TECIDOS, I, 234, 235
 TECIDOS ORIENTAIS, importação de, III, 77, 78
 TEMPO, medição do, I, 29, 30
 TEMPOS DE VIAGEM, I, 28, 29, 155, III, 43 a 46,
 III, 153, 154
 TERREIRO DO TRIGO, IV, 18, 19
 TESOURARIA GERAL, Estado da Índia, III, 39
 TESOURO, I, 201, 202, 203
 TESTON, II, 82
 TESTONE, II, 82
 TETRADRACMA, I, 258
 THOMAN, I, 220
 TOLÁ, I, 219, 260, 261, 263, II, 25
 TONELAGEM, evolução da, III, 50, 51, 52
 TORNÊS, I, 114, 115
 TORNÊS DE PRATA, I, 109
 TOSTÃO, I, 243, II, 82, 108, fig. 4, 112
 TRAPICHE DE BESTAS, IV, 82, 95, 107
 TRAQUIVA, I, 267

TRANSFORMAÇÃO SOCIAL, processo de, I, 52 a .
 62
 TREMISSIS, I, 65, 66
 TRETANQUI, I, 266
 TRIBUTO, III, 257 a 266, 280 a 281
 TRIDRACMA, I, 258
 TRIENS, v. TREMISSIS
 TRIGO, importação de, II, 85, v. CEREAIS
 TROCA DESIGUAL, IV, 221
 TURBITE, II, 215, 216
 TUCUROS, I, 72, 73
 TUTENAGA, cunhagem de, II, 46, 47

U

UNIÃO DINÁSTICA, IV, 218
 UNIÃO DINÁSTICA, consequências económicas
 da, II, 93, 94, 98

V

VEDOR DA FAZENDA, Estado da Índia, III, 39, 40
 «VÉDORIA DA CARGA DAS NAUS», criação em
 Cochim, III, 40
 VEDORIA DA FAZENDA, I, 247, III, 153
 VEDORIA DA FAZENDA DA ÍNDIA, I, 197, 203
 VENEZA, recuperação de, III, 93
 VERMELHO, I, 235
 VIAGEM DE CIRCUMNAVEGAÇÃO, III, 139,
 140
 VINHO, I, 169, IV, 7, 8, 9
 VINHO DA MADEIRA, III, pp. 234, 235, 243, 244
 VINTÉM, I, 134, II, 81, 82, fig. 4, 112
 VINTENA DE GUINÉ, IV, 170
 VIZINHOS, III, 233
 VIZINHOS, arrolamento dos, I, 31

X

XERAFIM, I, 67, 92, 93, 221, 225, 226, 228, 230, 231,
 232, 254, II, 70
 XERAFIM BRANCO, II, 118 a 124, 278
 XERAFIM DE OURO, II, 134
 XIRMEIROS, IV, 132

Y

«YA-GANI», I, 260, 261

Z

ZAMBUCOS, I, 190, 196, 200
 ZECCHINO, I, 92, 221, 226, 239, 254, II, 70, 134
 ZEDUAR, II, 216
 ZERUMBETE, II, 216
 ZIMBO, II, 19

ÍNDICES E FONTES DAS ILUSTRAÇÕES

1 - GRAVURAS NO TEXTO

- 1 - Cartografia antiga: o Brasil, Ramúcio, *Delle Navigazioni e Viaggi*, vol. III, ed. 1583, ff. 427v-428. Fotoestate B. N. Lisboa. 16
- 2 - A maçaroca do milho maiz. Ramúcio, *Delle Navigazioni e Viaggi*, vol. I, 1563, f. 385. Fotoestate B. N. Lisboa. 24
- 3 - Os grandes empórios mundiais: Chios na segunda metade do séc. XVI. Georgius Braun, *Civitates Orbis Terrarum*, Livro IV (1574), f. 57. Foto B. N. Paris. 51
- 4 - A cana de açúcar na Índia. Reproduzido de Lopes Mendes, *A Índia Portuguesa*, Lisboa, vol. II, 1886, extratexto entre pp. 146 e 147. 113
- 5 - Ganó (Engenho de açúcar) na Índia. Reproduzido de Lopes Mendes, *A Índia Portuguesa*, Lisboa, vol. II, 1886, extratexto entre pp. 150 e 151. 114
- 6 - A Confraria dos Mareantes, Viana da Foz do Lima. Lápide de Viana do Castelo, Era de 1404. Foto do autor. 120

2 - EXTRATEXTOS

- 1 - Cádiz e a pesca do atum. G. Braunius, *Civitates Orbis Terrarum*, livro V, 1565, f. 6.
- 2 - A Terrá Nova e a Pesca do Bacalhau, Ramúcio, *Delle Navigazioni e Viaggi*, livro III, ff. 224 e 225, 1583.
- 3 - Moedas espanholas imperiais (1. *Real de a ocho*, de prata, de Filipe II (1556-1598) 2. *Dois escudos* de Ouro, de Filipe II, Sevilha 3. *Real de a quatro*, de prata, de Filipe II 4. 50 *reales* de prata, de Filipe III, de 1612 (dimensão real do módulo: 71 mm). Das colecções dos Museus Numismáticos Portugueses, Casa da Moeda de Lisboa. Foto do Sr. Almeida Araújo.

- 4— Alfaias agrícolas e ferramenta de Ofícios.— Estela de finais da Idade Média, no Museu Distrital de Santarém (igreja de São João do Alporão). Atentar especialmente no arado.
A «fazenda» dos Dória, na Ilha de São Sebastião (Ilha Bela, perto de Santos, Brasil):
a) vista da casa da fazenda, com o canal e ao fundo a terra firme; b) a roda da fazenda.
- 5— Engenho e Casa Grande, dos séculos XVII—XVIII, na Ilha de São Sebastião, Brasil do Sul: a) vista da casa de engenho; b) a levada de água para o engenho; c) a roda do engenho, accionada pela água da levada; d) a roda e os cilindros de prensar (sistema horizontal, o mais antigo).
- 7— O mundo português— dois portos fluviais: Mértola, no Guadiana, e Valença do Minho, ao abrir o século XVI. Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas*, ff. 5 e 111.
- 8— Os grandes empórios mundiais: Bilbao no século XVI. G. Braunius, *Civitates*, vol. I, 1572, livro II, ff. 140 e 141.
- 8— Os grandes empórios mundiais: Lubeck ao findar o século XV. Schedel, *Libri Chronicarum*, 1493, em folha não numerada.

3— EXTRATEXTOS A CORES

- 1— Os grandes empórios mundiais: Middleburg, a meio do século XVI. Lodovico Guicciardini, *Descrittione di Tutti i Paesi Bassi*, Anvers, ed. Christ. Planti, 1581 (exemplar da Biblioteca Central da Marinha, Lisboa, n.º 8 114), ff. 374, 375.
- 3— O Noroeste Africano no fim do século XV e no século XVI. Desenho de César Marques.
- 4/5— O Mundo Mediterrâneo em começos do século XVI. Carta de Lopo Homem-Reineis (Atlas Miller), 1519.
- 6— Ouro e especiarias na África Oriental no século XVI. Desenho de César Marques.
- 7— Produção das especiarias na Índia. Século XVI, Desenho de César Marques.
- 8— Ouro e especiarias na Insulíndia, no século XVI. Desenho de César Marques.

ÍNDICE GERAL

CAPÍTULO 4— <i>Recursos tradicionais e inovações— o milho maiz</i>	7
§ 1— Alimentação e rações	7
§ 2— Importações e produção do reino	11
§ 3— As inovações— O milho maiz	23
§ 4— A alimentação dos negros de Guiné e dos Índios das Américas	38
§ 5— Os Portugueses e as modificações na economia de subsistência no quadro do Atlântico	46
CAPÍTULO 5— <i>A Economia de base no mundo oriental</i>	53
§ 1— A África à beira do Índico	53
§ 2— A Afro-Ásia fulva: da Abissínia ao Indo	55
§ 3— O subcontinente indiano e as ilhas próximas	60
§ 4— De Malaca às Molucas	65
CAPÍTULO 6— <i>O açúcar dos arquipélagos atlânticos</i>	69
§ 1— Em Marrocos e na Península Ibérica	70
§ 2— O açúcar da Ilha da Madeira	73
§ 3— O comércio do açúcar na Madeira	83
§ 4— O açúcar dos outros arquipélagos atlânticos	94

CAPÍTULOS 7— <i>O açúcar no Brasil e no Oriente</i>	101
§ 1— O açúcar no Brasil— etapas da geografia e da produção	102
§ 2— A fazenda e o engenho, contas de produção e de trato	106
§ 3— O açúcar no Oriente	113
CAPÍTULO 8— <i>A pesca e o sal</i>	119
§ 1— Baleações, açodares e almadras	122
§ 2— A saca do pescado e o alargamento da área das pescarias	127
§ 3— O sal de Setúbal e de Aveiro	137
§ 4— O sal e a pesca no Oriente	145
CAPÍTULO 9— <i>O mercado da mão-de-obra e os escravos</i>	151
§ 1— Dos assaltos às Canárias aos resgates da Guiné	153
§ 2— Da Serra Leoa a Benim e de Angola ao Brasil	161
§ 3— O movimento da escravatura e as escáfulas de escravos	167
§ 4— A escravidão— regime jurídico, ideologia e situação real	181
§ 5— Condições de aquisição e transporte; o tráfico de escravatura	188
§ 6— Quem tem escravos e formas da sua utilização	197
CONCLUSÃO— <i>Complexos Histórico-Geográficos e Evolução Conjuntural</i>	207
ADENDA— Sobre a Introdução em Portugal do Milho Maiz	225
FONTES E BIBLIOGRAFIA	227
I— FONTES	227
1— O Problema das Fontes	227
2— Os Arquivos	231
3— Cartografia	242
4— Iconografia urbana	243
5— Fontes impressas	243
II— BIBLIOGRAFIA	274
0— Instrumentos de Trabalho	274
1— Fundamental	276

2— Ideias de conjunto. Noções Operatórias, Metodologia	277
3— História geral	277
4— População	277
5— História Económica e Social (Horizonte Europeu)	278
6— Séculos XIV e XV	278
7— Descobrimientos e Expansão geográfica	278
8— Comércio. Rotas	280
9— Moeda. Metais Monetários	281
10— Mediterrâneo	283
11— Espanha e sua Expansão	285
12— Arquipélagos Atlânticos	288
13— Marrocos (e Relação com Andaluzia), Mediterrâneo	290
14— África	290
15— Oriente: de Conjunto	292
16— Oceano Índico	292
17— Índia	293
18— Ásia Interior	294
19— Ceilão	294
20— Portugueses e Oriente. Temas orientais vários	295
21— Extremo Oriente	295
22— Américas	297
23— Brasil	298
24— Portugal e sua Expansão	299
25— Países Baixos e sua Expansão	302
26— Grã-Bretanha e França e suas Expansões	303
27— Hansa	304
28— Escravidão e Escravatura	304
29— Agricultura. Especiarias. Açúcar	305
30— Preços. Conjuntura	307

31 – Capitalismo. Mercantilismo. Complementos	308
Nota sobre as Fontes e a Bibliografia	308
ÍNDICE GEOGRÁFICO	309
ÍNDICE ONOMÁSTICO	325
ÍNDICE TEMÁTICO	337

