

ASCENSÃO E DECLÍNIO DA *CARREIRA DA ÍNDIA*

(Séculos XV-XVIII) [\[1\]](#)

Paulo J. A. Guinote

Em 1497-98, a armada capitaneada por Vasco da Gama ligou, pela primeira vez na história da Cristandade, a Europa Ocidental e a Ásia por via marítima, contornando o continente africano. A chamada *rota do Cabo* tornou-se, dessa maneira, a primeira ligação interoceânica dos Tempos Modernos e assumiu o carácter de carreira comercial anual com a viagem da armada de Pedro Álvares Cabral, saída do Tejo em Março de 1500. A partir de então, salvo em situações excepcionais, institucionalizou-se um regime anual para a partida de embarcações de Lisboa com destino ao Oriente, em particular até aos portos do litoral da Índia, que atravessou mais de três séculos. A *Carreira da Índia*, com maior ou menor fortuna, atravessou as várias idades do império colonial português, marcando os seus tempos mais áureos e assistindo ao seu quase completo declínio.

No espaço que se segue procura-se apresentar uma panorâmica global das características e evolução histórica da *Carreira da Índia*, desde a viagem inaugural do Gama até ao final do século XVIII quando, após um século em que se limitou a ser uma simples memória de um passado glorioso, ensaiou um breve renascimento.

1. O Estado dos Nossos Conhecimentos

Os nossos conhecimentos sobre a *Carreira da Índia* são algo desequilibrados, devido à desigual concentração de estudos nos seus diferentes aspectos. Contudo, os materiais disponíveis para se fazer a sua história são vastos e diversificados. Embora os registos da Casa da Índia tenham sido destruídos na sequência do terramoto que atingiu Lisboa em 1755, existem muitas outras fontes que nos permitem reconstituir, com algum rigor, as principais características das armadas da Índia, desde o ritmo das embarcações em trânsito pela rota do Cabo até aos aspectos mais anedóticos ou dramáticos do quotidiano a bordo. É certo que alguns materiais não existem com o carácter sistemático que seria desejável, mas essa é uma contingência natural em qualquer área da investigação histórica.

De entre uma ampla variedade de núcleos documentais acessíveis podem-se destacar os seguintes conjuntos, aqui apresentados de forma muito sumária:

a) As *crónicas da expansão ultramarina portuguesa* produzidas nos séculos XVI e XVII, de que os casos mais conhecidos correspondem às obras de João de Barros, Fernão Lopes Castanheda, Diogo do Couto, Gaspar Correia, António Bocarro e vários outros. Estas obras, apesar das suas imprecisões ou lacunas e da sua repetida utilização, continuam a revelar-se quase insubstituíveis para o estudo da presença portuguesa no Oriente e, em particular, para o conhecimento da história da *Carreira da Índia*.

b) As *relações de armadas* são um outro tipo de fontes, não menos fundamental para o estudo da evolução da *Carreira da Índia*. Apesar de algumas limitações informativas e da sua aparente homogeneidade formal, estas listagens cronológicas das viagens dos navios portugueses pela rota do Cabo constituem o núcleo essencial das fontes a utilizar para qualquer estudo quantitativo das armadas em trânsito entre Lisboa e o Índico. Estas listagens podem surgir-nos como complemento de crónicas e outras obras ligadas à historiografia ultramarina portuguesa ou como simples compilações anónimas de datação mais ou menos incerta.

c) Muito importante é, de igual forma, a *correspondência* ou um qualquer outro tipo de testemunho pessoal de tripulantes e passageiros de naus da Índia. Nesta categoria deve destacar-se o importante e vasto núcleo documental constituído pelas cartas dos missionários jesuítas embarcados para Oriente nos navios da *Carreira*, que se estende desde o início da década de 1540 até ao século XVII.

d) Com características, em alguns pontos, próximas da categoria anterior temos os relatos produzidos por passageiros, em especial estrangeiros, como o holandês Linschoten, o francês François Pyrard de Laval ou o italiano Pietro della Valle, em que narram os (in)sucessos das suas experiências em viagens da *Carreira da Índia*. Estes testemunhos são normalmente mais longos que os anteriores e nem sempre assumem a forma epistolar, podendo ser incluídos num género diverso, correspondente à chamada *narrativa de viagens*.

e) Os documentos de carácter mais ou menos "oficial", como os *roteiros*, *regimentos*, etc, permitem-nos, por outro lado, conhecer melhor os aspectos mais formais da *Carreira* e a sua evolução ao longo do tempo. É o caso das instruções régias contidas nos *regimentos* ou das indicações técnicas para o trajecto que constituem os *roteiros* que são, no essencial, documentos produzidos *antes* das viagens com o objectivo de as condicionar/orientar. Os *roteiros*, apesar de serem normalmente produzidos durante uma viagem concreta, de que fazem o registo, não deixariam, contudo, de circular depois como pequenos guias para os capitães e pilotos que mais tarde assegurassem viagens semelhantes.

f) Os *diários de bordo* ou *de navegação*, como a designação parece indicar, correspondem a registos mais ou menos diários das circunstâncias concretas da viagem, podendo em alguns casos assemelhar-se à chamada literatura de viagens. Este é um tipo de documentos que, pelo menos nos seus aspectos náuticos, permite reconstituir com alguma fidelidade as viagens a que se referem; o conjunto mais numeroso deste género de fontes refere-se a viagens da última década do século XVI e início da centúria seguinte, tendo sido publicado por autores como Quirino da Fonseca, Frazão de Vasconcelos e Humberto Leitão

g) Fontes fundamentais para o estudo das perdas de embarcações são os *relatos de naufrágios*, que se tornaram praticamente um género literário a partir de meados do século XVI (cf. Lanciani 1979) e que mereceram compilação de sucesso duradouro na chamada *História Trágico-Marítima*. Da autoria de tripulantes ou passageiros que assistiram *in loco* a alguns dos maiores desastres da história da *Carreira* estes são documentos cujo conteúdo dramático repetidamente atraiu os leitores e em muitas épocas levou a algumas distorções na análise da nossa história marítima.

h) Embora correndo o risco de fazer uma simplificação redutora dos materiais acessíveis, podemos incluir numa categoria residual toda a restante documentação, mais ou menos avulsa, passível ser utilizada para a reconstituição das características e história da *Carreira da Índia*. São os casos, apenas a mero título de exemplo, das listagens de entradas e saídas de navios do porto de Lisboa incluídas em publicações periódicas do século XVIII - como a *Gazeta de Lisboa* ou o *Hebdomadário Lisbonense* - ou impressas em folhas avulsas para afixação pública, assim como os registos oficiais do movimento do mesmo porto para efeitos de recolha de impostos - caso dos *Livros do Marco dos Navios* existentes no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa.

Se passarmos para o plano dos estudos historiográficos produzidos em torno da *Carreira da Índia* verificamos o desequilíbrio que atrás foi apontado quanto ao estado dos nossos conhecimentos actuais. A proliferação de trabalhos sobre aspectos particulares da *Carreira* - trajecto e escalas da viagem, quotidiano a bordo, tonelagem dos navios, etc - confronta-se com a limitação das leituras disponíveis que interpretem a sua evolução enquanto fenómeno global e a integrem no contexto internacional das épocas que atravessou, relacionando os seus ritmos, por exemplo, com os fluxos do comércio internacional. A história da *Carreira da Índia* tem permanecido em Portugal, salvo raras excepções,

enredada numa perspectiva grandiloquente, mas algo paroquial, da sua importância. Por um lado ressaltam-se a inovação e grandiosidade do empreendimento, sublinhando-se a dimensão dos seus sucessos iniciais (como a dos seus desastres posteriores), mas, por outro, raramente se adopta uma abordagem comparativa com a realidade circundante. Quer ao nível do aprofundamento do estudo dos efeitos da abertura da rota do Cabo para a economia europeia, quer ao nível do impacto global da presença portuguesa nos circuitos comerciais do Índico, continuamos ainda nos primeiros passos.

Desta forma, dispomos, infelizmente, de poucas sínteses interpretativas da história da *Carreira* no seu todo, aliando à análise das suas características estruturais mais ou menos estáveis (calendário, trajecto, quotidiano a bordo, tipo de embarcações, composição edimensão das tripulações) uma leitura do ritmo das suas principais variáveis (partidas, perdas, retornos a salvamento) e da sua relação com as conjunturas históricas envolventes, na Europa e no Índico.

Uma das felizes excepções a esta regra é o excelente artigo de Magalhães Godinho publicado no *Dicionário de História de Portugal* (Godinho 1968), ainda hoje uma referência insubstituível para a compreensão do papel económico, político e geoestratégico da *Carreira da Índia*, tanto no plano interno como no contexto internacional. Complementares a esta leitura, são dois outros trabalhos seminais para a caracterização das suas armadas, tripulações, carga e trajecto das viagens, da autoria de Charles Boxer e de uma equipa liderada por Virgínia Rau (cf. Boxer 1961 e Rau 1972).

Estudos decisivos para um melhor conhecimento da história marítima portuguesa na sua relação com o Oriente, apesar de eventuais limitações metodológicas que se lhes possam apontar, são ainda os de Alfredo Botelho de Sousa, António Marques Esparteiro e João Vidago (Sousa 1930-56, Esparteiro 1973-87 e Vidago 1969 e 1975). Reunindo estes contributos e apresentando os seus dados de forma comparativa, através de uma seriação estatística, dispomos ainda de outro estudo recente, de uma equipa de trabalho que actualmente procede à informatização da informação disponível sobre o movimento da *Carreira da Índia* (Lopes, Frutuoso e Guinote 1992).

O estudo do quotidiano a bordo, que nos permite reencontrar o misto de rotina e extraordinário que caracterizava as longas viagens entre Lisboa e o Oriente, tem sido a área a merecer maiores cuidados e atenções, recebendo regularmente novos contributos. Dispomos de abordagens da vivência a bordo (Russel-Wood 1985, Guerreiro e Domingues 1989b), de estudos sobre as condições sanitárias e de alimentação nas naus (Menezes 1980, 1981 e 1987 e Frada 1989), sobre o seu carregamento (Cruz 1988), a evolução da sua tonelagem (Costa 1993), a vida religiosa (Martins 1973), entre outros exemplos possíveis. Complementares a estes trabalhos temos ainda abordagens das escalas da rota do Cabo (Albuquerque 1978), do trajecto seguido em casos concretos (Monteiro 1970 e 1985), da segurança das rotas (Santos 1984) e ainda a publicação e análise de documentação inédita sobre algumas viagens (Matos 1975 e 1989).

Sobre a questão das perdas das naus da *Carreira* - naufrágios, ataques inimigos e outros acidentes - o conjunto de trabalhos existente assenta fundamentalmente na publicação e anotação mais ou menos detalhada da famosa *História Trágico-Marítima*, compilação da primeira metade do século XVIII em que Bernardo Gomes de Brito incluiu uma dúzia de relatos de naufrágios quinhentistas. Para além de estudos em que estes relatos funcionam como a base documental primordial (Duffy 1955), restam-nos algumas abordagens que enveredam pelos planos específicos da literatura (Lanciani 1979) ou da arqueologia submarina (Axelson 1985 e Stuckenberg 1993). Só em ocasião recente se procurou sistematizar a maior parte das informações disponíveis numa análise de natureza estatística e tipológica (Lopes, Frutuoso e Guinote 1998).

Finalmente, se pretendermos proceder a uma apreciação global da *Carreira da Índia* na história mundial, da sua importância para a abertura dos circuitos comerciais dos tempos modernos e do seu impacto na economia europeia e asiática dos séculos XVI e XVII, é necessário recorrer, quase em exclusivo, a autores internacionais. Autores como M. N. Pearson, K. N. Chaudhuri, George B. Souza, Ashin das Gupta, S. Subrahmanyam, S. Chandra, K. S. Mathew, J. C. Boyajian, na esteira de outros como K. M. Pannikar, Meilink-Roelofs, N. Steensgaard, A. Disney e os clássicos Magalhães Godinho e Charles Boxer, têm vindo a enquadrar, cada um na sua perspectiva, a história da expansão portuguesa no Oriente num contexto mais alargado, integrando-a nas suas análises do processo de formação dos impérios coloniais europeus no Oriente e de constituição de um sistema mundial de trocas comerciais a partir do século XVI.

2. O Trajecto da Rota do Cabo

A rota seguida pelas naus da Índia, a partir de 1500, apresentou um padrão-base ao qual, ao longo dos tempos, apenas foram feitas alterações ocasionais, como resposta a condicionalismos particulares relacionados, principalmente, com questões de segurança.

O modelo estabelecido no início do século XVI foi condicionado pela necessidade de ultrapassar os obstáculos naturais decorrentes de uma viagem tão longa, que exigia a articulação entre condições de navegação muito diferentes, em latitudes e longitudes bem diversas. O rumo inicial, após a saída da barra do Tejo, era no sentido do arquipélago de Cabo Verde "infectando daí para sudoeste, de modo a contornar o anticiclone centrado no Atlântico Sul numa derrota em arco que as levava a aproximar-se da costa brasileira, a sul do Cabo de Santo Agostinho" (Albuquerque 1978, 5); a partir desse momento as naus viravam para sueste, encaminhando-se para a zona do Cabo da Boa Esperança. Esta fase do trajecto era normalmente cumprida sem qualquer escala, salvo circunstâncias de força maior que levassem à necessidade de arribar. Nas primeiras décadas da *Carreira*, a ilha de Santiago era aconselhada como escala em caso de extrema necessidade, mas a sua utilização nunca se terá verdadeiramente generalizado, tornando-se recurso esporádico com o avançar dos anos.

Após a ultrapassagem do Cabo, que era um dos momentos potencialmente mais arriscados da viagem, podiam surgir algumas alternativas quanto ao caminho a tomar. A regra desejada e recomendada pelas autoridades era a da chamada *viagem por dentro* da ilha de São Lourenço, ao longo do canal de Moçambique até à altura das ilhas Comoros, quando se fazia uma inflexão para nordeste, em direcção aos portos do litoral indostânico. Este era um percurso algo perigoso, em especial nos primeiros anos da rota, em virtude da deficiente cartografia da região e da presença de correntes, baixios, rochedos e ilhéus mal conhecidos. Apesar disso, seria este o caminho insistentemente recomendado pela Coroa como o mais aconselhável ou mesmo obrigatório. Uma das suas vantagens era a possibilidade de fazer escala em Moçambique, o que servia tanto para resolução de necessidades dos navios e tripulações (reparação, aguada, reabastecimento de víveres), como para assegurar um canal de comunicação directa e regular entre Lisboa e a costa oriental africana.

A alternativa a este trajecto era a chamada *viagem por fora* da ilha de S. Lourenço, através do Índico Central. Em termos estritamente técnicos esta opção acarretava vantagens e inconvenientes: por um lado, permitia escapar à rigidez do regime de monções e uma maior rapidez no trajecto mas, por outro, implicava uma navegação sem escalas de apoio e com escassos pontos de referência. Embora em meados do século XVI se estudasse a alteração do trajecto e calendário das viagens, e a opção do caminho *por fora* chegasse a ser considerada, nada veio a ser efectivamente

alterado. O peso das rotinas estabelecidas sobre os desejos de inovação e a influência económica negativa para Moçambique da mudança da rota terão sido as principais razões para a secular manutenção do trajecto tradicional (Santos 1969, 21).

Quanto à viagem de regresso a Lisboa - a *tornaviagem* - as alternativas que se punham também eram na fase de navegação no Índico. A rota inicial era quase simétrica à da viagem de ida *por dentro* de São Lourenço. No entanto, a navegação pelo canal de Moçambique enfrentava obstáculos maiores do que na viagem de ida, sendo necessário ultrapassar ventos e correntes desfavoráveis; para além disso, as vantagens logísticas de uma escala em Moçambique eram menos evidentes, pelo que este trajecto seria preterido em favor de um regresso *por fora* de São Lourenço. Neste caso, a partir de meados do século XVI existiram duas possibilidades - a da chamada *carreira velha* e a da *carreira nova* (cf. Monteiro 1985, 2-3). Contudo, a partir das primeiras décadas do século XVI, as autoridades voltaram a recomendar o trajecto pelo canal de Moçambique em virtude da crescente presença holandesa no Índico Central, por onde passava a rota das embarcações da VOC, em trânsito entre o Cabo e o sueste asiático.

Continuando a viagem de regresso, após a ultrapassagem do Cabo, as naus seguiam em direcção às ilhas de S. Helena (usada longamente como escala para aguada, até momento em que os holandeses a usavam como ponto de apoio para o curso) e Ascensão, continuando até ao arquipélago de Cabo Verde. A norte destas ilhas, iniciava-se a chamada *volta pelo largo* até à zona dos Açores, de onde se dirigiam para a costa portuguesa (Albuquerque 1978, 5). Para além de S. Helena, a principal escala das armadas portuguesas ao longo do século XVI foi a o porto de Angra na ilha Terceira, onde foram criadas estruturas para apoio aos navios e tripulações que aí chegassem em piores condições. Só numa fase mais tardia e de declínio da história da *Carreira*, em pleno século XVII, se tornou habitual o recurso a escalas na costa brasileira para o completar o carregamento das naus e fazer outros negócios que tornassem mais rendíveis as viagens pela rota do Cabo (Lapa 1968).

3. O Calendário das Viagens

De acordo com o padrão dominante, e apesar de algumas excepções notáveis às regras estabelecidas, as naus com destino à Índia deviam sair do Tejo nas últimas semanas do Inverno ou no começo da Primavera, ou seja, entre o início de Março e meados de Abril. A partida nesta data era a melhor para se aproveitarem ventos favoráveis no Atlântico e, chegadas as naus ao Índico, beneficiarem da monção de sudoeste para rumarem à costa ocidental da península indostânica, a partir do momento em que completavam a *viagem por dentro* do canal de Moçambique. Em situações normais, as naus ultrapassavam o Cabo da Boa Esperança em Junho, chegando em finais de Agosto ou Setembro a Goa ou Cochim, se tudo corresse sem grandes contratempos. O problema nesta calendarização era que, para conciliar condições de navegação favoráveis no Atlântico e Índico, a passagem do Cabo se fazia em pleno Inverno, durante a época das tempestades mais perigosas (Santos 1969 6).

Se a partida de Lisboa fosse mais tardia, e a passagem do Cabo não se desse antes de meados de Julho, as naus não poderiam aproveitar a monção apropriada e seriam obrigadas a *invernar* num dos portos da costa oriental africana, nomeadamente no de Moçambique. Neste caso, a viagem só poderia ser completada quase um ano depois, no mês de Maio seguinte. Só na eventualidade de alguma emergência se recomendava que, feita passagem do Cabo muito tarde, se continuasse a viagem *por fora* de maneira a completá-la no mesmo ano.

A permanência das naus no Índico, em circunstâncias normais, era de apenas três ou quatro meses até ao início da tornaviagem. A partida de Cochim ou Goa devia acontecer em finais de Dezembro ou início de Janeiro do ano

seguinte, para ser aproveitada a monção de norte que levaria as naus até ao Cabo, pelo canal de Moçambique ou pelo Índico Central. A passagem para o Atlântico aconteceria assim em Fevereiro, permitindo aproveitar ventos favoráveis que levavam normalmente as naus até Lisboa durante os meses de Julho ou Agosto, após a *volta pelo largo* até à zona dos Açores.

4. As Embarcações: Tipo e Dimensão

As informações disponíveis sobre as embarcações em trânsito pela rota do Cabo não são propriamente escassas, embora nem sempre sejam esclarecedoras. A terminologia utilizada na generalidade das fontes para designar os navios envolvidos na *Carreira da Índia* é ambígua, variável de acordo com os autores, as épocas e as circunstâncias. É difícil estabelecer um critério de identificação dos navios minimamente rigoroso quando as designações de *nau*, *naveta*, *galeão*, *urca* ou *patacho* se sucedem e intercalam sem um padrão uniforme. Apenas a título de exemplo, refira-se a oscilação na utilização dos termos *nau* e *galeão*, quer ao longo do tempo, quer numa mesma época por diferentes tipos de fontes, no que se refere à sua relação com a tonelagem da embarcação em causa. Esta falta de uniformidade é também uma das principais evidências dos dados coligidos numa recente tentativa para sistematizar as informações disponíveis para os navios da *Carreira* no século XVI (Costa 1993). Até 1540, o termo *nau* parece aplicar-se a um navio de maior porte do que o que é referenciado como *galeão*; segue-se um período de alguma indefinição até 1560, a partir de quando se inverte o sentido de ambas as designações. De acordo com a leitura de outros autores, a diferenciação entre *naus* e *galeões* teria uma natureza de ordem funcional, com implicações na arquitectura das embarcações: a *nau* seria uma embarcação fundamentalmente comercial, enquanto o *galeão* teria um papel mais activo do ponto de vista militar (Domingues e Guerreiro 1989b, 117). Por tudo isto, e para evitar equívocos, mesmo correndo o risco de uma excessiva simplificação, optou-se por recorrer neste trabalho à designação generalista de *nau* para referir, em princípio, todas as embarcações da *Carreira da Índia*, salvo menção expressa em contrário.

Quanto à evolução da dimensão dos navios, contrariamente ao que se passa com o rigor terminológico, os autores coevos mostram-se bem mais esclarecedores. De acordo com testemunhos de autores como Gomes Solis, João Pereira Corte-Real, Estácio do Amaral e Severim de Faria, preocupados com as causas da decadência da *Carreira* em finais de Quinhentos e ao longo da primeira metade do século seguinte, a evolução tinha seguido uma trajectória bem clara.

Nas primeiras décadas do século XVI, ainda sob o reinado de D. Manuel, as embarcações dificilmente ultrapassavam as 300-400 toneladas e só em casos excepcionais atingiam as 500 ou 600. Durante o reinado de D. João III, perante as crescentes necessidades financeiras da Coroa, iniciou-se um processo de aumento da dimensão dos navios que, em meados do século XVI, se começavam a aproximar das 1000 toneladas. Este sobredimensionamento das naus visava o transporte da maior quantidade possível de carga e, alegadamente, um maior poder intimidatório nos mares. No entanto, uma infeliz sequência de notáveis desastres ao longo da década de 1550, que muito impressionou a opinião pública e alguns espíritos mais esclarecidos e influentes, despoletou um movimento crítico em relação às consequências do excessivo carregamento das naus e à escassa funcionalidade de tão grandes navios. Contra isso foi produzida legislação durante o reinado de D. Sebastião, reduzindo-se a tonelagem média das naus da Índia. Contudo, à aproximação do final do século, sob o domínio filipino, reiniciou-se uma tendência para o aumento da capacidade dos navios, em parte devido ao arrendamento do trato da pimenta e do apresto das armadas a particulares, cujo objectivo primordial era a maximização dos seus proventos.

À medida que o século XVII foi avançando, foram-se acumulando novamente os malefícios provocados pelo excessivo dimensionamento das naus e tornaram-se evidentes as suas consequências negativas para a Coroa. Para vários autores seiscentistas uma das razões para o declínio da *Carreira da Índia* estava na estratégia errada da construção naval portuguesa, que insistia em construir enormes "babilónias flutuantes" sem as necessárias medidas de segurança. O resultado destas críticas foi novamente a redução da capacidade média das embarcações para as 400-500 toneladas.

Esta periodização, traçada fundamentalmente com base nos testemunhos dos autores da época, é parcialmente corroborada por outro tipo de dados, assim como por alguns dos resultados das investigações actuais. Maria Leonor Freire Costa apesar de utilizar uma amostra limitada, com informações parcelares e alguns lapsos cronológicos, tentou recentemente sistematizar os dados disponíveis (cf. Costa 1993, Apêndices- Quadro II). A leitura que resulta dos seus trabalho é um pouco menos linear do que a anteriormente proposta. Se é certo que se torna possível verificar um aumento da tonelagem média das embarcações até ao final do reinado de D. João III, não pode esquecer-se a extrema heterogeneidade da capacidade das naus da Índia. Entre os dez navios aprestados em 1503, encontra-se um de 100 toneladas, um de 150, um de 160, um de 300, três de 350, um de 450, outro de 500 e um último de 700. Em 1537, por seu lado, numa amostra de nove casos, dois são *galeões* de 120 toneladas, três são *naus* de 150, um outro navio chega às 220, outros dois às 280 e o maior fica-se pelas 386 toneladas, o que corresponde a uma média claramente inferior à da amostra atrás citada. Entre 1550 e 1556 identificam-se três navios de 900-1000 toneladas (*São João*, *São Bento* e *Graça*), enquanto, finalmente, entre 1566 e 1589 apenas um *galeão* atinge as 750 toneladas, rondando os restantes as 400-500 toneladas.

Muito mais linear parece ser a série de dados estabelecida por Bentley Duncan para a tonelagem total das armadas da Índia nos séculos XVI e XVII (cf. Subrahmanyam 1995, 86, 121, 201). De acordo com os valores propostos (tonelagem total e número de embarcações), a tonelagem média das embarcações saídas de Lisboa terá crescido continuamente ao longo de Quinhentos, das 283 toneladas em 1501-1510 às 1144 em 1591-1600. Esta leitura parece, todavia, ser excessivamente "geométrica" e pecar por alguma sobrevalorização das tonelagens potenciais das naus da Índia.

Mais equilibrada e atenta às particularidades conjunturais de cada período histórico da *Carreira*, embora nem sempre sistemática, é a síntese proposta por Magalhães Godinho. No primeiro terço do século XVI a tonelagem mais comum rondaria os 400 tonéis, com uma variação entre as 350 e as 600; em meados do século a variação subiria para as 500-1000 toneladas. Em 1570 seria regulamentada uma tonelagem entre as 300 e as 450 toneladas mas aparentemente não foi completamente respeitada visto que no início do domínio filipino a capacidade corrente das naus era de 600 toneladas. Perto da viragem do século começariam a aparecer as enormes carracas de 1500 e 2000 tonéis (Godinho 1968, 676).

Em síntese, o crescimento da tonelagem média das naus parece ser um dado razoavelmente seguro para a primeira metade do século XVI, apesar da heterogeneidade de dimensões que é possível verificar entre a tonelagem das embarcações melhor conhecidas, normalmente entre as 200 e as 600 toneladas. Na década de 1550 as maiores naus atingiam as 1000 toneladas. Na sequência de alguns grandes desastres tentar-se-ia inverter esta tendência para o sobredimensionamento dos navios com as determinações do regimento de 1570. No entanto, em finais do século voltaram a tornar-se comuns embarcações enormes, agora bem acima do milhar de toneladas, tendência que se prolonga pelas primeiras décadas do século XVII, até que uma nova sucessão de desastres e críticas aconselha novamente ao recurso a embarcações menores.

5. As Tripulações

O recrutamento dos meios humanos necessários ao primento das armadas da Índia foi um problema que cedo se levantou na história da *Carreira*. As questões punham-se quer no plano quantitativo, quer no qualitativo. A primeira situação a ultrapassar era, com frequência, a da falta de homens qualificados para servirem na tripulação de todas as naus que saíam anualmente de Lisboa para o Oriente.

As necessidades em marinharia e soldadesca para o regular funcionamento da rota do Cabo e defesa das possessões do *Estado da Índia*, foram substanciais desde os primeiros anos do século XVI, em especial se atendermos à magreza dos recursos demográficos de Portugal continental. Por isso se tornou rapidamente problemático o preenchimento das vagas existentes nas armadas com pessoal devidamente qualificado. A atracção exercida pelas hipóteses, reais ou ilusórias, de lucros fáceis e imensos nas terras do Oriente nem sempre eram suficientes para fazer esquecer a elevada mortalidade provocada por doenças e acidentes vários entre os homens embarcados. Diogo de Couto afirma que dos 4000 homens embarcados em Lisboa na armada de 1571 morreu cerca de metade. De acordo com Charles Boxer, apenas 2495 dos 5228 soldados embarcados em Lisboa nas armadas de 1629 a 1634 chegou a salvamento a Goa. Testemunhos semelhantes são-nos dados ainda pelos missionários jesuitas que seguiram nas armadas da segunda metade do século XVI. O padre Pedro Boaventura descreve de forma dramática as ocorrências vividas na nau em que viajou em 1565, na qual adoeceu a quase totalidade das pessoas, chegando a morrer uma média de 6 a 9 pessoas por dia (*Documenta Indica*, VI, 455).

No início do século XVI, cada nau exigia uma tripulação que rondava a centena de homens, mas esse número duplicaria com a passagem das décadas e o aumento da dimensão das embarcações. Para além disso, era comum o embarque de gente de armas com destino às armadas e praças-fortes do *Estado da Índia* ou mesmo com a função de defender a armada em caso de ataque. O resultado era, com frequência, a existência de várias centenas de pessoas em cada navio.

Em 1500, a armada com treze velas sob o comando de Pedro Álvares Cabral levava entre 1200 e 1500 pessoas, incluindo os soldados, de acordo com diversas fontes. Em 1501, a armada capitaneada por João da Nova levava entre 350 e 400 homens em quatro navios, numa média próxima dos 100 indivíduos por nau, valor que parece ter-se mantido nos primeiros tempos da *Carreira*. Nos anos seguintes, Vasco da Gama, Afonso de Albuquerque, Lopo Soares de Albergaria, Francisco de Almeida e Tristão da Cunha chefiaram armadas com muita gente de guerra, mas cujos números por vezes não se sabe se incluem a gente do mar. De qualquer modo, em todos os casos embarcaram entre um e dois milhares de soldados, provavelmente para além da gente de mar. Em 1509, a armada do marechal D. Fernando Coutinho levaria 3000 homens em apenas quinze navios, valores próximos do da terceira viagem de Vasco da Gama à Índia, em 1524. Em 1518, as nove naus da armada de Diogo Lopes Sequeira embarcaram entre 1500 e 1600 soldados, para além da tripulação, e em 1528 foram perto de 4000 os homens da armada de 13 navios que saiu de Lisboa sob as ordens de Nuno da Cunha. Esta média próxima dos 300 homens por navio seria repetida em 1531, com a armada de Pedro Vaz do Amaral a levar 1500 pessoas em cinco naus.

Quando os perigos no mar devidos a acção inimiga se avolumaram, tornou-se quase obrigatório o provimento das armadas com soldados, o que fez elevar com regularidade o número de indivíduos a bordo. No final do século os números tinham aumentado substancialmente; de acordo com Inácio Guerreiro e Contento Domingues a nau *S. Filipe*, em actividade na década de 1590, chegou a embarcar 196 marinheiros e 352 soldados (cf. Domingues e Guerreiro

1989a: 121). Em 1602 a nau *S. Roque* levaria um total de 583 passageiros (Matos 1989: 341) e em 1605, numa armada de quatro galeões e uma nau seguiram para a Índia 1230 homens de armas e 575 homens de mar (Biblioteca da Ajuda, 51-VI-54, nº 1).

A composição das tripulações era variada. Entre os cerca de 130 elementos que a compunham, de acordo com Luiz Figueiredo Falcão, podiam encontrar-se bombardeiros, carpinteiros, calafates, estrinqueiros, dispenseiros, tanoeiros, para além dos marinheiros propriamente ditos e dos oficiais como o meirinho, o mestre, o piloto, o sota-piloto, o contramestre e o próprio capitão, não esquecendo o sempre importante barbeiro-cirurgião e um capelão. Como as baixas eram frequentemente elevadas (veja-se, a este nível, os cálculos parciais em Godinho 1990, 369) e a *Carreira da Índia* não era a única escápula ultramarina para os braços disponíveis no Reino, era intenso o ritmo imposto ao recrutamento de novos homens para as armadas. A consequência de tal urgência era uma evidente falta de critério na selecção da marinhagem e a sua deficiente formação técnica para assegurar devidamente as funções que eram atribuídas à gente do mar. Muitos eram os marinheiros que embarcavam apenas com o objectivo de enriquecer rapidamente à chegada ao Oriente ou então que o faziam de forma muito pouco voluntária, o que explica muitas das lamentações produzidas quanto à sua baixa motivação e desempenho. Russel-Wood sintetiza assim as consequências deste tipo de recrutamento: falta de aptidões, inadequação física e degenerescência moral (Russel-Wood 1985, 23).

As notícias sobre motins a bordo não são frequentes mas não deixam de surgir ocasionalmente. Em 1524, numa nau de armadores conhecida por *Garça* e capitaneada pelo maiorquino Gaspar a tripulação amotinou-se, matando o capitão, o mestre e o piloto, abandonando o resto da armada em que seguia para se dedicar à pirataria. Mais tarde, seriam capturados por António de Miranda, sendo conduzidos à Índia onde foram sentenciados à morte, por enforcamento (Correia 1975, I, 816 e Sousa 1945, I, 162-163).

Mas as deficiências do recrutamento não se faziam sentir apenas ao nível da *arraia-miúda* responsável pelas tarefas mais árduas da navegação. Também ao nível dos capitães, pilotos, contramestres e outros cargos de maior responsabilidade se verificavam problemas. A nomeação para o cargo de *capitão-mor* das armadas foi desde cedo um monopólio da nobreza, funcionando como um título honorífico, não sendo para ele exigidas especiais qualificações técnicas, do ponto de vista dos conhecimentos de navegação. O facto de ser, por vezes, um posto duramente disputado não implicava necessariamente uma melhoria dos conhecimentos náuticos dos escolhidos. Como afirma Boxer, citando o padre António Vieira, o mais comum era que a grande maioria dos capitães da *Carreira da Índia* nunca tivessem visto mais água do que a do Tejo. Os *fidalgos-marinheiros* eram uma excepção à regra. Apenas nas naus de armadores particulares era mais usual encontrarem-se capitães de origem vilã, com maior experiência dos assuntos náuticos.

Perante esta situação, a figura central da tripulação, em termos de navegação, era o *piloto*, verdadeiro responsável pelo (in)sucesso da viagem. Por isso, foi na selecção e formação dos pilotos que a Coroa teve maiores cuidados, dada a sua escassez à medida que o tempo foi passando. No Índico, tornou-se comum o recurso a pilotos locais - árabes, guzerates ou hindus - como estratégia para ultrapassar o desconhecimento inicial da navegação na região. Por outro lado, à partida de Lisboa não era raro encontrarem-se nas naus portuguesas pilotos castelhanos, maiorquinos ou de outras nacionalidades mediterrânicas.

As tentativas para tornar a profissão de piloto exclusiva de uma pequena elite, limitando a difusão dos conhecimentos e ocultando os seus segredos à concorrência estrangeira, não era facilmente conciliável com a existência de um corpo de pilotos em quantidade suficiente para prover com regularidade as armadas. Para além disso, a consciência da sua importância e as repetidas recomendações de secretismo, nem sempre ajudavam os pilotos a tornarem-se figuras especialmente simpáticas, facto de que se queixa, por exemplo, o viajante italiano Pietro della

Valle que os acusa "de serem êsses pilotos somenos comunicativos e mal dispostos a ensinar os outros" (Gracias 1915, 8).

Quanto aos restantes oficiais, as principais dificuldades ligavam-se à sua deficiente formação e adequação às funções de responsabilidade que desempenhavam. Em virtude dos benefícios materiais que podiam colher na viagem - caso das *caixas forras de fretes e direitos* - eram muitos os candidatos que tentavam comprar as nomeações, de forma mais ou menos legal junto dos seus directos beneficiários, ou por via do suborno e corrupção dos funcionários da Casa da Índia.

6. O Recrutamento dos Capitães

Pela sua importância, o caso dos capitães da Carreira merece ser destacado e analisado de forma particular. De acordo com os dados de uma pesquisa ainda em curso é possível identificar, entre 1497 e 1700, cerca de 900 capitães diferentes no comando de viagens da *Carreira da Índia*. Este número inclui quer os capitães nomeados à partida de Lisboa, quer os que, em qualquer fase de uma viagem redonda, assumiram esse posto, substituindo o capitão original (por morte deste ou por qualquer outra circunstância).

Capitães nomeados entre 1497 e 1700.

Nomeações	Valores absolutos	%
1	691	77,1
Mais de 1	205	22,9
<i>Total</i>	<i>896</i>	<i>100</i>

Um dos traços mais característicos deste conjunto de capitães relaciona-se com o número de vezes que esta função de comando foi exercida por cada indivíduo. Com efeito, confirma-se a ideia corrente de uma "não-profissionalização" dos capitães das naus da Índia, pois apenas pouco mais de duas centenas (22,9%) surge por duas vezes e unicamente 51 (menos de 6%) são referenciados em três ou mais ocasiões. Mas, mesmo nestes casos, analisando com mais atenção as incidências de cada viagem, é possível verificar que, em várias situações, uma 2ª ou 3ª nomeação se segue a uma viagem não concretizada, por arribada, naufrágio ou bloqueio da barra de Lisboa. No total, apenas dois capitães completam efectivamente mais de três viagens: Sebastião de Sousa que faz quatro entre 1505 e 1521 e o mercador Vicente Gil que atinge um máximo de sete, entre 1521 e 1542.

Número de nomeações

Nomeações	Valores absolutos	%
1	691	77,1
2	154	17,2
3	42	4,7
4	8	0,9
7	1	0,1

<i>Total</i>	896	100
--------------	-----	-----

Quanto a uma segmentação cronológica destes dados, constata-se uma tendência levemente decrescente da repetição das nomeações: no século XVI perto de 25% dos capitães fazem mais de uma viagem, mas no século XVII esse valor fica aquém dos 20%. Na segunda metade do século XVII apenas um capitão é nomeado mais de duas vezes: Jerónimo de Carvalho, que parte para o Índico em 1655, 1667 e 1672.

Capitães nomeados entre 1497 e 1700

Períodos	1 Nomeação	%	Mais de 1 Nomeação	%
1497-1550	279	75,6	90	24,4
1551-1600	153	76,1	48	23,9
1601-1650	175	78,1	49	21,9
1651-1700	84	82,4	18	17,6
<i>Total</i>	<i>691</i>	<i>77,1</i>	<i>205</i>	<i>22,9</i>

A colocação nos diferentes períodos é feita pela data da última viagem.

7. O Financiamento das Viagens

Na esteira de abordagens preliminares clássicas de Virgínia Rau, Gentil da Silva, Jacques Heers e Magalhães Godinho - quase todas com um quarto de século ou mais - passámos a dispor na última década de mais alguns interessantes e úteis contributos para um melhor conhecimento das condições financeiras em que assentou a expansão portuguesa para Oriente e, em particular, que estiveram na base do funcionamento inicial da *Carreira da Índia*. Entre outros estudos, os trabalhos de K. S. Mathew e Marques de Almeida sobre o papel da Coroa e dos particulares no financiamento das armadas (Mathew 1983: 158-169 e Almeida 1993), permitem-nos aprofundar a análise sobre o esforço financeiro exigido pela manutenção do funcionamento regular da rota do Cabo. Por outro lado, a divulgação de trabalhos sobre a estrutura das receitas e despesas da Coroa nesta época (Pereira 1983 e 1984, para o início do século, e Rooney 1994, para o período filipino), também nos possibilita avaliar actualmente com maior rigor o peso dos custos e proventos da *Carreira da Índia* no orçamento do Estado português de Quinhentos.

As ideias de um monopólio monolítico da Coroa sobre o trato das especiarias ou, em contrapartida, da completa dependência dos soberanos portugueses em relação aos financeiros estrangeiros, são assim reduzidas às suas reais proporções. Quer o investimento régio nas armadas da Índia, quer a participação de capitais particulares, nacionais ou estrangeiros, podem ser assim colocados em perspectiva, sublinhando-se a interdependência entre ambos os contributos para o sucesso do empreendimento. Com efeito, se a Coroa assumiu um papel decisivo na condução da empresa expansionista, mercadores e banqueiros, nacionais e estrangeiros, revelaram-se igualmente fundamentais para o arranque e consolidação de uma rota comercial regular entre Lisboa e o Índico. Isto aconteceu por duas vias: uma mais imediata, através do financiamento e preparação directa de algumas das naus incluídas nas armadas, e outra, em certa medida indirecta, através da concessão de empréstimos à Coroa para assegurar a armação das suas próprias

embarcações.

O interesse dos investidores particulares, contudo, só se tornou maior quando se tornou claro o interesse comercial da rota do Cabo. Estes investidores eram, em primeiro lugar, italianos (florentinos, genoveses e cremoneses) e alemães e, num segundo grupo, portugueses e burgaleses. Entre os italianos, avultavam os nomes de Bartolomeo Marchione, Girolano Sernigi, Lucas Geraldi, Andrea Corsali, Leonardo Nardi e as famílias Frescobaldi, Gualterrotti e Affaitadi, estes através de representantes seus em Lisboa ou, mais tarde, em associação com os portugueses Mendes (Mathew 1983: 158-162 e Almeida 1993: 48-54). Quanto aos alemães, a quem D. Manuel deu importantes privilégios por possuírem minas de cobre e prata, o destaque ia para os Welser, Fugger e Hoechstetters de Augsburgo, os Imhoff e Hirschvogel de Nuremberga e ainda outros menos conhecidos como os Herwarts, Schetz ou Cron. Todos estes capitalistas participaram no envio de navios à Índia, armando naus e chegando mesmo a nelas embarcar (caso de Sernigi e Corsali, por exemplo). Outros estrangeiros envolvidos neste negócio foram os mercadores de Burgos, como os Haro ou Malvenda, sendo comum a referência a naus "burgalesas" a caminho do Índico.

Mas também alguns portugueses, cristãos-novos ou não, foram mobilizados, isoladamente ou em sociedade com estrangeiros: D. Álvaro de Bragança, Jorge Lopes "Bixorda", a família Mendes, D. Nuno Manuel, Fernando de Noronha, Job Queimado e mesmo navegadores como Afonso de Albuquerque e Tristão da Cunha participaram com capitais próprios no financiamento de algumas viagens. Mas os mais frequentemente citados na documentação são Duarte Tristão e o seu filho Vicente Gil, que por várias vezes enviaram naus suas à Índia. A avaliação do peso relativo dos capitais régios e particulares é problemática porque, em grande medida, os meios financeiros da Coroa resultavam de empréstimos contraídos junto das casas financeiras instaladas em Lisboa. Era, aliás, uma estratégia muito mais segura para os banqueiros apostar no financiamento da *Carreira* através da Coroa do que arriscar directamente os seus recursos.

A partir do quadro de síntese proposto por Marques de Almeida para a identificação dos principais investidores nas armadas da Índia entre 1500 e 1549 é possível constatar que o investimento particular directo nas viagens se reduz bastante depois do reinado de D. Manuel. Em 1500, três das treze embarcações da armada de Álvares Cabral eram de privados (Sernigi, Marchione, Frescobaldi, D. Álvaro de Bragança e outros). Em 1501 eram duas em quatro; em 1502 cinco em vinte e no ano seguinte, sete em nove. Até 1521 a presença de naus de particulares é quase constante. A partir de então esta tendência diminui; Duarte Tristão ou Vicente Gil participam com uma nau nas armadas de 1524, 1525, 1526, 1528, 1532, 1536, 1540 e 1542, mas são excepções; Jorge Lopes participa em 1523 e 1530. Só na década de 1540 se voltam a encontrar outros nomes: Jacome Tristão, Diogo Rabello, Lucas Geraldés e Bernardo Nacer ou Misser Bernardo, por exemplo.

Na segunda metade do século XVI, é só na década de 1570 que se vulgariza o recurso pela Coroa ao contrato com armadores particulares que se comprometiam a preparar um determinado número de navios por ano, para além dos aprestados pela Coroa. Com o domínio filipino regressou-se inicialmente à administração régia directa das viagens, mas pouco tempo depois vulgarizou-se o arrendamento do trato das especiarias a particulares. O recrudescimento do investimento particular na rota do Cabo foi da responsabilidade de armadores como Luís César, Manuel Caldeira e, finalmente devido às dificuldades enfrentadas pelos anteriores, de uma sociedade de Jacome Gomes Galego, Jerónimo Duarte, Manuel Mendes da Índia, Marcos de Góis, Manuel Jorge de Lisboa e outros (Godinho 1968, 677). No final do século, com o objectivo de garantir receitas *a priori* e transferir parte dos riscos envolvidos nas viagens da *Carreira*, a Coroa optaria pelo regime de contratos, quer na realização das viagens como na própria construção e abastecimento das naus.

8. A Evolução Histórica da *Carreira da Índia*

A situação material do reino e das possessões portuguesas no Oriente e a vitalidade da *Carreira* eram variáveis estreitamente ligadas e interdependentes, agindo todas entre si de forma bastante activa. O nível de aproveitamento e rendibilidade da *Carreira* era não apenas um sinal importante da situação global do Império português, mas de igual modo um elemento que o condicionava activamente. Era um fenómeno compósito, em interacção permanente com as conjunturas que o envolviam. E isto tem sentido não apenas para as conjunturas internas de Portugal e do seu Império mas igualmente no plano das conjunturas internacionais, na Europa e no Índico.

8.1 - O Impacto da Rota do Cabo

A avaliação do impacto causado pela abertura da rota do Cabo nos circuitos do comércio internacional pode subdividir-se em duas vertentes principais, conforme tomemos como objecto de análise os circuitos comerciais europeus ou as redes comerciais do Oceano Índico. Embora bem distintas no espaço e nos seus principais protagonistas, funcionando autonomamente ao longo de muitos séculos, estes dois sistemas internacionais de trocas comerciais já se tocavam desde a Idade Média, através das rotas levantinas de redistribuição das especiarias e outros artigos de luxo orientais pelo Mediterrâneo. Esta foi uma tarefa longamente dominada pelos mercadores venezianos, a partir das escáfulas de Beirute, do Cairo e de Alexandria, até onde os comerciantes árabes traziam as suas valiosas mercadorias.

A abertura da rota do Cabo por Vasco da Gama, mesmo a finalizar o século XV, vai trazer uma forte transformação ao *status quo* existente, ao permitir o estabelecimento da primeira ligação comercial directa, com um único intermediário, entre a Europa e o Oriente. Para alguns autores, este é um momento decisivo para o tímido arranque de uma economia à escala mundial; para outros, apenas um elemento adicional, não particularmente relevante, a acrescentar às redes de trocas previamente estabelecidas.

Esta oposição de perspectivas resulta, em grande medida, da perspectiva que adoptemos para a focalização do problema. Se centrarmos a análise da Europa, o empreendimento português pode ser encarado como fundador dos Tempos Modernos, ao permitir a criação de uma nova rede de redistribuição dos produtos orientais que entra em concorrência e substitui o velho sistema medieval, centrado no Mediterrâneo. A regularização de um ritmo anual de armadas da *Carreira da Índia* vai implicar uma fortíssima perturbação nos circuitos tradicionais do comércio deste produto, tendo efeitos quase imediatos na contracção da quantidade de especiaria canalizada pela rota do Mar Vermelho. Os indicadores disponíveis apontam para uma severa redução do seu fluxo através do Egipto e para o seu consequente encarecimento (Mathew 1983, 202 e Chaudhuri 1989, 67), o que foi encarado com muita apreensão em Veneza (Subrahmanyam 1995, 91).

Entre 1500 e 1530, a rota do Cabo suplantou amplamente a rota do Levante como principal fonte de fornecimento de especiarias à Europa, só não a cortando completamente por não ter sido possível suprimir ou controlar o comércio pelo Mar Vermelho. No entanto, Lisboa e Antuérpia (onde os portugueses estabelecem uma feitoria) são os pólos por onde as especiarias irradiam para a Europa, atraindo as principais famílias de negociantes e banqueiros alemães e italianos. As margens de lucro revelavam-se extremamente elevadas e o volume deste comércio equivalia a cerca de 75% do valor do comércio de cereais de todo o Mediterrâneo (cf. Pearson 1990, 57).

A década que se segue (1530-40) é quase unanimemente apontada como o momento em que se dá uma importante inversão na tendência: o tráfico levantino reanima-se e o papel da rota do Cabo, no abastecimento dos mercados europeus, reduz-se (Godinho 1981-83, III, 128-129 e Chaudhuri 1989, 75). Sublinhando este facto, D. João III encerra a feitoria portuguesa de Antuérpia em 1549, marcando claramente o momento em que Portugal renuncia à pretensão de monopolizar o provimento do mercado europeu de especiarias. O Mediterrâneo voltava a ser uma importante opção para a satisfação das necessidades europeias e em Veneza voltavam a florescer as reservas de especiaria, atingindo níveis semelhantes aos dos tempos áureos do século XV.

Mas os níveis de consumo deste tipo de produtos estava em crescimento e, apesar da concorrência, Lisboa continua a ser um importante centro de difusão de mercadorias orientais. Apenas em finais do século XVI a posição portuguesa foi remetida a um papel secundário, em virtude de alterações geoestratégias globais vividas na sequência das lutas pela hegemonia europeia, em que Portugal se viu envolvido, embora com um papel menor. A União Ibérica implicou o envolvimento de Portugal nas disputas europeias dos Habsburgos e isso trouxe consequências quase imediatas à segurança da rota do Cabo no Atlântico. A partir da segunda metade da década de 1580, as perdas de naus da *Carreira*, devidas a ataques inimigos e a excesso de carga ou mau estado dos navios, aumentam significativamente. Enquanto entre 1571 e 1575 regressaram 20 das 23 naus enviadas para o Oriente, acrescidas de duas fabricadas nos estaleiros do *Estado da Índia* (um sucesso de cerca de 90% das *viagens redondas*), entre 1586 e 1590 apenas se registam 17 regressos (alguns de naus feitas no Oriente) para 30 partidas e nos cinco anos seguintes apenas retornam 9 em 24 (valor inferior a 40%). A situação melhora ligeiramente entre 1596 e 1605 (retornos na ordem dos 50%), mas nos anos seguintes a decadência é bastante acelerada: 10 retornos a salvamento em 46 embarcações preparadas para partir de Lisboa (taxa de sucesso pouco acima dos 20%)

Quando analisamos a evolução dos níveis de retornos a salvamento da *Carreira da Índia* com a cronologia do interesse comercial holandês pela rota do Cabo, quase somos impelidos a concluir que a concorrência estrangeira nasce um pouco da própria incapacidade portuguesa em assegurar a sua parte do comércio de especiarias na Europa. Alguns cálculos sobre o consumo europeu destes produtos e a tonelagem disponível para os transportar cerca de 1590 apontam para uma solução como aquela, visto a debilidade da *Carreira da Índia* começar a pôr em causa a complementaridade entre as rotas do Cabo e do Levante (vejam-se os cálculos de Steensgaard 1973, 169-171). No início do século XVII vai ser a *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (V.O.C.) a lutar pelo domínio do trato das especiarias e mostrar-se a principal adversária do trato levantino (Meilink-Roelofs 1962, 135), suplantando rápida e decisivamente a enfraquecida posição portuguesa.

A outra perspectiva pela qual podemos abordar o impacto internacional da rota do Cabo é a que se centra nas transformações causadas pela chegada dos portugueses ao Índico. Neste caso, as posições dos diferentes autores tornam-se bem mais contraditórias. Os mais severos relativizaram bastante a importância portuguesa no Oriente - é o caso de Van Leur, Steensgaard e Das Gupta. O primeiro destes autores pode ser considerado o iniciador de uma leitura que não atribui aos portugueses mais do que um papel superficial na organização do comércio do Oceano Índico no século XVI. Na sua opinião, a estratégia portuguesa ainda era fundamentalmente medieval, baseando-se no saque e nas ambições pessoais, não apresentando um projecto coerente de exploração dos recursos disponíveis, nem um espírito moderno de busca do lucro.

Esta leitura, que tinha um forte conteúdo anticolonialista marcado pela época em que surgiu, teve vários seguidores, entre os quais podemos destacar Niels Steensgaard e Ashin das Gupta. Suavizando um pouco a abordagem de Van Leur, Steensgaard não atribui um carácter puramente medieval ao empreendimento português. Ele prefere

caracterizá-lo como um momento de transição entre as soluções medievais e as estruturas modernas de um capitalismo comercial e financeiro em gestação, que irromperia com a política das Companhias, cristalizada na criação da V.O.C., grande vencedora da disputa com os portugueses no Índico durante a primeira metade do século XVII (Steensgaard 1973, 412).

Ashin das Gupta, por seu lado, retoma o essencial da argumentação de Van Leur e considera que a chegada dos europeus ao Oceano Índico permaneceu longamente como um evento lateral, com reduzidos efeitos na estrutura do comércio da região durante os séculos XVI e XVII (Das Gupta 1982: 428). No caso português relativiza a dimensão dos fluxos comerciais controlados pelo *Estado da Índia*, realçando o papel das redes comerciais locais e regionais de outros produtos como os têxteis e os bens alimentares de primeira necessidade, que teriam muito maior volume e em que os portugueses tinham papel reduzido.

Contrariando estas leituras muito redutoras da presença portuguesa, em particular da visão de Van Leur, Sanjay Subrahmanyam destaca o seu carácter estruturalista e a sua pouca sensibilidade perante a diversidade temporal dos fenómenos estudados. Ao caracterizar a instalação portuguesa no Índico como arcaica em comparação com o modelo holandês, esquece-se que cada uma é fruto do seu tempo e têm um século de intervalo. M. N. Pearson, denuncia, por sua vez, as leituras fortemente influenciadas por uma visão oitocentista e com "explicações racistas derivadas de um darwinismo e uma auto-estima vitoriana" (Pearson 1990, 145) que tendem a desvalorizar o papel pioneiro dos portugueses no Oriente.

K. S. Mathew matiza, por outro lado, o carácter destrutivo que alguns atribuem à chegada dos portugueses, sublinhando que os seus ataques se dirigiram principalmente contra os muçulmanos. É também este autor que sublinha o carácter regular e centralizador do comércio português no Índico, o que era algo muito diferente das práticas esporádicas e descontínuas do comércio tradicional da região.

Contra os que afirmam que o *Estado da Índia* desempenhou um papel menor nos jogos e equilíbrios de poder na Ásia, é Chaudhuri que responde com uma explicação mais prudente, que pode ser reforçada pela tipologia exposta por Subramanyam para a caracterização dos principais Estados asiáticos do século XVI. O facto de os portugueses não influenciarem decisivamente a evolução da história desses Estados resultou, em grande parte, do carácter marítimo da sua instalação e do seu escasso interesse em instalar-se no continente. Por outro lado, apesar de se imporem como grande potência naval, os portugueses não terão sido vistos como uma séria ameaça política e militar por nenhum dos grandes Estados asiáticos, não perturbando as redes de distribuição dos bens procurados pelas suas elites aristocráticas (Chaudhuri 1989, 79).

De qualquer forma resta uma evidência: mesmo no plano exclusivo do comércio das especiarias, o volume transportado pelos portugueses para a Europa terá permanecido sempre minoritário em relação ao consumo local - apenas 25% das especiarias em trânsito no Índico se dirigiam para os mercados europeus, muito longe, por exemplo, do volume absorvido só pelo mercado chinês.

Em suma, conciliando os diversos contributos de todas estas leituras parece ser evidente que a abertura da rota do Cabo teve efeitos sensíveis quer na Europa, quer no Índico, mesmo se aqui a sua importância relativa foi menor. Em primeiro lugar, a rota levantina sofreu um forte abalo até 1530-40 e, mesmo quando recuperou parte da sua anterior vitalidade, perdeu o exclusivo da ligação comercial entre a Europa e o Oriente. No Oceano Índico, por outro lado, a chegada dos portugueses não pode ser menosprezada, mesmo se o volume das mercadorias transportadas pela rota do Cabo está longe de ser decisivo para o volume global das transacções comerciais do Oceano Índico. A imposição de um sistema de salvo-condutos para a navegação (os *cartazes*) foi por si só uma medida que, eficaz ou

não, perturbou sensivelmente a navegação local.

Nesta perspectiva, a rota do Cabo foi certamente a primeira grande rota interoceânica dos Tempos Modernos e aquela que inaugurou uma relação comercial regular entre dois mundos até então economicamente activos mas pouco comunicantes. Mais do que a travessia do Atlântico, ligando Sevilha ao Novo Mundo, foi a *Carreira da Índia* que colocou em movimento as primeiras engrenagens de uma rede comercial à escala mundial.

8.2 - As Variáveis em Presença: Partidas, Perdas e Retornos

Para um conhecimento rigoroso da evolução do movimento da *Carreira da Índia* é necessário articular a análise de mais variáveis do que apenas o ritmo de partidas de naus de Lisboa, como por vezes é usual. Para esse efeito, para além da seriação estatística das armadas, convém proceder ao desdobramento dos diversos tipos de ocorrências - arribada, naufrágio, ataque inimigo, invernada, retorno a salvamento - que podiam afectar as naus ao longo de uma *viagem redonda*.

As principais séries de dados estatísticos disponíveis sobre o movimento da *Carreira* ficaram, durante muito tempo, a dever-se a Magalhães Godinho e Charles Boxer, sendo normalmente repetidas por todos os que, por um qualquer motivo, necessitaram de recorrer a esse tipo de informação (cf. Boxer 1981 e Godinho 1990). O primeiro grande contributo para uma sua revisão pode atribuir-se, com justiça, a João Vidago, apesar das discordâncias que se possam ter quanto ao método de apresentação da informação (Vidago 1969 e 1975). Procurando avançar um pouco mais nesse caminho, foi feito recentemente um esforço de sistematização dos dados acessíveis (Lopes, Frutuoso e Guinote 1992 e 1998), alguns inéditos e ainda não definitivos, que servirão de base fundamental para esta análise. De acordo com esses elementos podemos acompanhar a evolução das principais variáveis ao longo do período que aqui nos interessa.

Em relação ao número de partidas, se fizermos o seu desdobramento quinquenal verificamos (cf. quadro 1) que a tendência é rapidamente descendente a partir da primeira década de Quinhentos. Excluindo a armada de Vasco da Gama, até 1510 partem de Lisboa 166 navios, numa média de 15 por ano, valor que não voltará a ser atingido. Nos quinquénios seguintes as partidas descem para valores entre as 46 e as 48 embarcações (média de 9-10 por ano), entre 1526-30 e 1536-40 ficam-se pelas 37-42 (média anual de 7-8 navios) e, após algumas oscilações à aproximação da segunda metade do século XVI, os números estabilizam longamente em armadas de 5-6 navios.

Desta forma, verifica-se, num primeiro momento, uma tendência decrescente rápida, após os anos de estabelecimento do *Estado da Índia*, em que foi necessário o envio de grandes armadas, com bastantes navios destinados a permanecer no Índico para aí consolidarem a presença portuguesa (caso das armadas de 1502 e de 1504 a 1510, todas bem acima da dezena de navios). Segue-se um período com algumas oscilações, ao nível das partidas, que se estende até meados do século, o que parece resultar do cruzamento da tendência para estabilizar o número de partidas, de acordo com o modelo de uma *Carreira* comercial regular, e as exigências militares do *Estado da Índia* periodicamente ameaçado pelos seus inimigos e com necessidade de reforços substanciais, como se pode constatar em conjunturas específicas como as de 1533 (armada de 19 navios) e de ambos os cercos a Diu, em 1537-38 e 1547-48 (com o envio de 23 navios em cada um destes biénios). Na segunda metade do século XVI as oscilações são muito menores, sendo visível a estabilização do movimento de partidas para Lisboa; só em dois anos ultrapassam as sete naus (1551 e 1590) ou descem abaixo das quatro (1594 e 1597).

Quanto às arribadas (situações em que os navios, por dificuldades de navegação, mau estado ou outro

obstáculo, se viam obrigados a regressar a Lisboa, não seguindo viagem nesse mesmo ano), podemos constatar que ao longo de quase todo o século se mantiveram em níveis inferiores aos 5% e apenas ocasionalmente subiram dos 10% (1541-45, 1551-55 e 1581-1590). No entanto, após 1581 as arribadas aumentam bastante, ultrapassando os 15%.

A merecer abordagem mais detalhada, entre todas as variáveis analisadas, temos a questão das perdas de naus da *Carreira da Índia*. Este é um tema que tem sido tratado normalmente sob a sombra do imaginário gerado pela *História Trágico-Marítima*. Embora lhe seja dedicado, mais adiante, um espaço específico mais detalhado, convém, desde já, salientar um valor que ronda os 19% de insucessos para o conjunto das *viagens redondas* realizadas neste período. Das 754 embarcações saídas do Tejo entre 1497 e 1600 naufragaram 143 num dos momentos do trajecto (ida ou volta) ou em trânsito no Índico em missões de carácter essencialmente comercial e relacionadas com o carregamento das armadas de tornaviagem. Este é um valor acima de alguns valores anteriormente propostos, que não tomaram como base de cálculo a chamada *viagem redonda* e que fizeram a média das perdas separadamente nos dois sentidos da viagem, esquecendo que era geralmente a mesma nau que realizava todo o trajecto (sobre este assunto veja-se Lopes, Frutuoso e Guinote 1998). Este é, para além disso, um valor muito acima do que se verificou na *Carreira das Índias* castelhana onde, segundo Chaunu, as perdas se terão ficado por valores bastante inferiores (cf. Cerezo Martinez 1988: 16). Entre 1601 e 1700 perdem-se 86 embarcações das 400 preparadas para partir de Lisboa, o que equivale a um valor pouco acima dos 20%.

Resumo do Movimento da Carreira da Índia (1497-1700)

Período	Part. Lisboa	Perdas Totais	Cheg. Lisboa	Perdas (%)	Cheg. Lisboa (%)
1497-1525	310	51	151	16,5	48,7
1526-1550	184	29	112	15,8	60,9
1551-1575	127	24	89	18,9	70,1
1576-1600	133	39	77	29,3	57,9
1601-1625	179	48	59	26,8	33,0
1626-1650	100	25	40	25,0	40,0
1651-1700	121	13	61	10,7	50,4
TOTAL	1154	229 (232)*	589	19,8	51,0 **

* - As 229 perdas não incluem 3 de naus feitas na Índia.

** - Este valor não toma em consideração as viagens iniciadas apenas no Índico.

No século XVI, os períodos mais críticos, em termos de perdas totais, foram os das viagens iniciadas em 1500-1510 (cerca de 20 % das *viagens redondas*) de 1521-30 (26,5%, com 1526-30 a chegar aos 32,4 %), de 1551-65 (26,6%, com 1551-55 a atingir os 33,3 %) e 1581-95 (em que os insucessos crescem de 21,4% para mais de 54%). No século XVII, as perdas totais mantêm-se normalmente acima dos 20%, atingindo valores acima dos 30% em 1606-1610 e 1621-1625. O desdobramento destas perdas, por fase de viagem, local e causa, será feito mais adiante.

As chegadas à Índia terão rondado os 85 % (641 casos em 754, de acordo com cálculos estabelecidos a partir de Lopes, Frutuoso e Guinote 1992), mantendo-se entre 1564 e 1575 nos 100% e normalmente entre os 89-90%. Em

termos decenais, só na última década do século os valores ficam nos 70% das naus saídas de Lisboa, tendência que se mantém na centúria seguinte.

O movimento das tornaviagens levanta maiores problemas de acompanhamento, em particular nos primeiros anos do século XVI, quando as fontes são omissas, vagas ou contraditórias na indicação das armadas de retorno a Lisboa. Muitas naus permaneciam no Índico em missões militares e outras voltavam só alguns anos depois de terem chegado, assim como é habitual a alteração do capitão entre a viagem de ida e a de volta, em virtude do primeiro ir provido de alguma nomeação para o *Estado da Índia*. Os números estabelecidos até ao momento permitem-nos apenas calcular valores mínimos de retornos (Lopes, Frutuoso e Guinote 1992: 226-237), que apontam para perto dos 80% das naus chegadas ao Índico no século XVI (cerca de 67% das partidas de Lisboa). Significa isto, se estes valores provisórios estiverem minimamente próximos da realidade, que pelo menos 4 em cada 5 navios chegados ao Índico iniciavam a tornaviagem (2 em cada 3 das embarcações que saíram do Tejo). No século XVII, estes valores descem bastante: dos 400 navios preparados para partir de Lisboa e dos cerca de 300 que chegam ao Índico, apenas temos registo do regresso de 189.

Relativamente à taxa de sucesso final das *viagens redondas* (regressos a salvamento a Lisboa) verificamos que, no século XVI, se fica pelos 57,5%, embora com bastantes oscilações conjunturais e por razões diferentes. No início do século XVI muitas naus não chegam a salvamento a Lisboa porque se destinavam, desde a partida, a permanecer no Oriente, caso que ainda acontece em outros momentos de toda a primeira metade de Quinhentos. Só com a estabilização do movimento de partidas da *Carreira* e a redução das armadas com objectivos militares os retornos sobem regularmente acima dos 50%: entre 1531 e 1545 chegam perto dos 70% e entre 1561 e 1575 acima dos 90% (95,7 % em 1571-75, embora neste caso se incluam nas armadas de regresso algumas naus feitas na Índia. Não esqueçamos, contudo, que o reverso desta taxa - que seríamos atraídos a designar erradamente como taxa de insucesso - inclui não apenas as arribadas e perdas mas igualmente as naus que permaneceram no Índico. No século XVII, embora os dados disponíveis sejam lacunares e nem sempre fiáveis, a taxa de sucesso é bem menor: apenas 35,5% entre 1601 e 1650.

A partir de então, e até às últimas décadas do século XVIII, é muito difícil obter dados completos sobre as tornaviagens, embora seja possível verificar um aumento do sucesso das viagens realizadas. Esta melhoria explica-se, em certa medida, pela própria situação de decadência da carreira portuguesa, reduzida ao envio de 2 a 3 navio por ano para o Oriente.

8.3 - As Perdas da *Carreira da Índia*

Os desastres marítimos da *Carreira* são, como se referiu atrás, um tema merecedor de análise particular, em virtude da sua importância para o estudo da história marítima portuguesa, para um melhor conhecimento da relação estabelecida entre Portugal e o Índico e, não o esqueçamos, para uma aferição da posição político-militar portuguesa no contexto europeu. Uma abordagem deste tipo foi ensaiada recentemente (Lopes, Frutuoso e Guinote 1998), embora continuem ainda muitas questões em aberto. Aqui irá proceder-se apenas a uma síntese dos resultados obtidos nessa tentativa de periodização, geografia e tipologia das perdas da *Carreira da Índia*.

Perdas por Fase da Viagem (1497-1650)

Período	Ida	Índico	Volta	Antes da partida ou Desconhecido	TOTAL
1497-1550	49	7	22	2	80
	61,3%	8,7%	27,5%	2,5%	
1551-1600	12	6	46	1	65
	18,5%	9,3%	70,7%	1,5%	
1601-1650	36	11	26	1	74
	47,3%	14,9%	36,5%	1,3	
TOTAL	97	24	94*	4	219
	44,3%	11%	42,9%	1,8%	

* Inclui 3 naufrágios de naus feitas na Índia, que não partiram de Lisboa.

-
-

Até 1550, a maior parte das perdas acontece na viagem de ida (61,3 %), enquanto no período seguinte a tendência é completamente invertida, passando mais de 70% dos navios a desaparecer durante a tornaviagem. A explicação para tão forte oposição encontra-se naturalmente na conjuntura vivida em cada um dos períodos. O primeiro é marcado pela fase de exploração da nova rota e pelas perdas, em muitos casos, provocadas pelo desconhecimento de muitos dos seus perigos; quando se analisam as causas destas perdas vemos que muitas resultam de tempestades ou do puro e simples desaparecimento dos navios, sem deixarem rasto. Mais tarde, as perdas no regresso resultam, numa primeira fase, do excesso de carga das naus e, em seguida, do crescimento dos ataques inimigos às embarcações carregadas de produtos do Oriente.

Se tratarmos com maior detalhe as causas das perdas podemos tentar estabelecer uma tipologia para melhor arrumação dos diversos casos registados: existem naufrágios causados por tempestade, erro de navegação, acção inimiga de corso ou pirataria, mau estado de conservação das embarcações, acidentes vários (incêndio, por exemplo) ou factores desconhecidos. Em alguns casos, mesmo esta tipologia pode ser redutora, tornando-se necessário articular diversas causas para uma mesma perda - um navio com excesso de carga era mais vulnerável a ataques inimigos, assim como o mau estado de conservação podia ser agravado por uma tempestade, etc.

Perdas por Causa (1497-1650)

Período	Má Navegação	Tempes-tade	Mau Estado	Sobre-carga	Ataque Inimigo	Incêndio	Desco-nhecida	TOTAL
1497-1550	16	12	2,5	0,5	2	5	42	80
	20%	15%	3,1%	0,6%	2,5%	6,3%	52,5%	
1551-1600	10	6,5	9,5	11,5	5,5	4	18	65
	15,4%	10%	14,6%	17,7%	8,5%	6,1%	27,7%	
1601-1650	9	9,5	10	0	15,5	6	24	74
	12,2	12,8%	13,5%	0%	21%	8,1%	32,4%	
TOTAL	35	28	22	12	23	15	84	219
	16%	12,8%	10%	5,5%	10,5%	6,8%	38,4%	

Infelizmente, atendendo a que não deixaram sobreviventes ou outros elementos que nos permitam conhecer o que se passou, parte importante dos naufrágios registados no século XVI (mais de 40%) ficou a dever-se a causa desconhecida ou não existem elementos seguros para a sua caracterização. Nos restantes casos, a má navegação é a causa mais citada, seguindo-se as tempestades e, por ordem decrescente, o mau estado das naus, o seu excessivo carregamento, os incêndios na barra ou em viagem e, apenas em último lugar, os ataques inimigos. Existem, no entanto, linhas de evolução interessantes: o número de casos desconhecidos é inferior a 30% na segunda metade do século (52,5% até então), subindo o peso conjunto do mau estado e excesso de carga das naus e dos ataques inimigos (mais de 40% a partir de 1551 contra pouco mais de 6% no período anterior), enquanto descem os valores combinados da má navegação e tempestades (de 35% para 25%). No caso das perdas por excesso de carga ou mau estado da nau é possível apontar o momento em que isso se passou a verificar com uma frequência inusitada: entre 1581 e 1595 são 19 os navios cujo desaparecimento se atribui a esses factores, sempre durante a tornaviagem. Antes dessa data, apenas alguns casos tinham ocorrido, também concentrados nos primeiros anos da década de 1550. As perdas por acção inimiga, por seu lado, mostram-se muito esporádicas até 1587, data em que Francis Drake toma a nau *S. Filipe* junto aos Açores, abrindo um ciclo em que os ataques inimigos levam, directa ou indirectamente, à perda de mais uma meia dezena de embarcações.

Se procedermos agora a uma arrumação geográfica das perdas, agrupando-as por grandes zonas, obtemos o seguinte quadro:

Perdas por Zona (1497-1650)

Zona	Período		1497-1550		1551-1600		1601-1650		TOTAL	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%		
Costa da Pen. Ibérica	5	6,3%	4	6,2%	14	18,9%	23	10,5%		
Açores	1	1,3%	8	12,3%	2	2,7%	11	5,0%		
Atlântico Sul, Cabo e Natal	9	11,3%	5	7,7%	10	13,5%	24	11,0%		
Canal de Moçambique	31	38,8%	13	20,0%	14	18,9%	58	26,5%		
África Oriental	8	10,0%	2	3,1%	11	14,9%	21	9,6%		
Indico	6	7,5%	7	10,8%	5	6,8%	18	8,2%		
Litoral da Índia	9	11,3%	9	13,8%	12	16,2%	30	13,7%		
Outro	4	5,0%	5	7,7%	6	8,1%	15	6,8%		
Desconhecido	7	8,8%	12	18,5%	0	0,0%	19	8,7%		
TOTAL	80		65		74		219			

O maior número de perdas verificava-se na zona que ia desde o Atlântico Sul, nas proximidades do Cabo, até ao fim da travessia do canal de Moçambique (52 perdas no total de 145 casos, o que equivale a perto de 40%).

Seguiam-se o litoral da Índia (18 casos), o oceano Índico (13 perdas) e a costa oriental africana, a norte do canal de Moçambique (11). As perdas em local desconhecido elevam-se acima dos 13% (19 ocorrências). Mas, também aqui, a distribuição foi evoluindo à medida que o século foi avançando: as perdas do Atlântico Sul até à costa oriental africana desceram dos 60%, no seu conjunto, para pouco mais de 30%, enquanto aumentaram as perdas na região dos Açores (de 1,3% para 12,3%) ou em local desconhecido (de 8,8% para 18,5%). As restantes zonas registaram variações bem menores.

Se cruzarmos os dados da localização da perdas com os relativos à fase da viagem e às causas verificamos que na primeira metade do século existem mais perdas no trajecto de ida, desde o Cabo da Boa Esperança até à costa da península indostânica, sendo a maior na sequência de causas desconhecidas, de má navegação ou de tempestades. Na segunda metade do século XVI, as perdas acontecem mais durante a tornaviagem, ainda no Índico e canal de Moçambique, mas cada vez mais na região dos Açores ou em local desconhecido, presumivelmente no Atlântico, devido a excesso de carga, mau estado das embarcações, tempestade ou ataque inimigo. Em qualquer dos casos, as perdas são sempre mais frequentes nas fases terminais de ambos os trajectos - à ida, na região do Cabo ou no Índico; à volta, cada vez mais nas proximidades da costa portuguesa.

9. Uma Proposta de Periodização

O estabelecimento de uma relação de tipo causal entre a evolução da *Carreira da Índia* e as conjunturas históricas do império português, em geral, ou do *Estado da Índia*, em particular, é algo que levanta diversos problemas metodológicos e conceptuais. Em primeiro lugar, é difícil estabelecer um sentido dominante a qualquer causalidade, em virtude da reciprocidade de influências entre a saúde financeira da metrópole imperial, a eficácia militar e económica da Índia portuguesa e a vitalidade do movimento de naus pela rota do Cabo. Mas, para além desta questão, levanta-se outra, tão ou mais problemática: que periodização podemos aceitar para a história do *Estado da Índia* no século XVI? Onde estão os seus períodos de expansão, contracção ou estabilização, para além das evidências regularmente repetidas?

Com efeito, para além da aceitação do período áureo inicial de instalação dos portugueses no Índico - até à morte de Afonso de Albuquerque em 1515, quando o *Estado da Índia* já ganhou a sua estrutura fundamental - de que leituras globais dispomos? Nas perspectivas mais pessimistas, tudo o mais é um longo declínio. Ashin das Gupta, partindo do estudo dos fluxos comerciais de especiarias para o Ocidente, aponta a década de 1530 como o momento que marca o fim do maior impacto português no Oriente (Das Gupta 1982, 427). Outros, menos severos, suavizam esta datação; Chaudhuri concorda que entre 1500 e 1515 se dão os maiores feitos dos portugueses, mas atribui ao período seguinte (1515-1560) o apogeu do *Estado da Índia* (Chaudhuri 1989, 66). Após 1560 detecta dois desenvolvimentos paralelos: por um lado, a perda das pretensões quanto ao monopólio do trato das especiarias para a Europa; por outro, o prolongamento da rede comercial portuguesa para o Extremo Oriente, até à China e o Japão.

Contra os que encontram na segunda metade do século XVI os sinais evidentes da decadência portuguesa, James Boyajian contrapõe que foi esse o momento de maior vitalidade do comércio privado dos portugueses no Oriente, enquanto Luis Filipe Thomaz desdramatiza igualmente qualquer situação de maior crise (Thomaz 1995), afirmando que, de 1515 a 1622, "conquanto não haja mais conquistas espectaculares, a malha de posições portuguesas adensa-se, as mais das vezes mediante acordos com os potentados locais" (Thomaz 1994a, 394).

Uma outra periodização, mais compartimentada, é proposta por Sanjay Subrahmanyam. A criação das bases

fundamentais do império português no Oriente ter-se-á desenrolado até 1540, em dois momentos: até 1525 ficaram definidos os modelos de instalação a oeste e leste do Cabo Comorim, enquanto só de 1525 a 1540 o sistema entrou em funcionamento regular. Entre 1540 e 1570, viver-se-ia um ciclo recessivo, em virtude do aparente esgotamento das possibilidades de expansão do *Estado da Índia*, após a longa governação de D. Nuno da Cunha e perante o ressurgimento da rota levantina das especiarias (Subrahmanyam 1995, 113). O período posterior a 1570, apesar da existência de reorientações e novas linhas de expansão para os portugueses, anunciaria e prepararia o declínio dos portugueses no Oriente, consumado no século XVII.

Se tentarmos conciliar as várias leituras em presença, podemos delimitar três momentos principais na história da presença portuguesa no Oriente, durante o século XVI: até 1515, de rápida expansão; de 1515 a 1560, de oscilações conjunturais de crescimento e contracção, com o alargamento da rede comercial para Oriente e a gestão possível, em proveito próprio, de diversos conflitos locais; finalmente, de 1560 em diante, de estabilização territorial e em que, perante a impossibilidade de se monopolizar o comércio das especiarias para a Europa, se aprofunda o relacionamento com o Extremo Oriente e se desenvolve o tráfico inter-regional, estendendo-se o *Estado da Índia* até Macau e Nagasaki. O século XVII é marcado pelo gradual declínio do poder português no Índico, acelerado após a perda simbólica de Ormuz em 1622.

Como se pode articular este esboço de periodização com a evolução do movimento da *Carreira da Índia* e que relações se poderão estabelecer entre ambos os fenómenos ?

Em alguns momentos, a história da *Carreira* parece conter dados que antecipam e anunciam determinadas fases da história do *Estado da Índia*. Em outros, a influência é menos evidente e a causalidade parece recíproca. Nos primeiros anos do século XVI, o vigor do ritmo de partidas da *Carreira* indicia a expansão das possessões portuguesas no Oriente, visto serem as armadas saídas de Portugal a fonte do poderio naval português na região. Após 1510, as partidas de Lisboa decrescem, antecipando a estabilização territorial do *Estado da Índia*, embora respondendo conjuntamente às situações de maior crise militar. Entre 1510 e 1555, o movimento das armadas pela rota do Cabo sofre flutuações directamente resultantes das solicitações provenientes de Goa, como no caso dos cercos de Diu. O envio de várias embarcações fora de época com correio e avisos vários, relacionados com as notícias conhecidas no Mediterrâneo sobre a preparação de armadas muçulmanas, é outro sinal da preocupação da Coroa em ter um contacto mais frequente com os seus domínios orientais.

A partir de meados do século verifica-se um movimento paralelo de acalmia, quer da situação militar e territorial do *Estado da Índia*, quer do movimento da *Carreira*. Ao mesmo tempo, a Coroa parece querer redireccionar as suas prioridades expansionistas e procura criar um quadro legislativo para as naus da Índia, que evite alguns excessos anteriores e assegure o seu funcionamento regular (caso do *regimento* de 1570). O número de partidas mantém-se relativamente estável e nas décadas de 1560 e 1570 o nível de regressos a salvamento sobe bastante. São poucas as naus que permanecem no Índico e as perdas são pouco numerosas.

É apenas com a União Ibérica, em particular depois de 1586, que se verifica uma importante inversão na evolução de diversas variáveis do movimento da *Carreira da Índia*. No Atlântico faz-se sentir com mais intensidade a concorrência marítima, comercial e militar, das potências do noroeste europeu. A corso e pirataria aumentam significativamente, em especial por parte de navios ingleses na zona dos Açores. O envolvimento de Portugal nas disputas dos Habsburgos pela hegemonia na Europa, têm, a curto prazo, custos evidentes para os interesses marítimos e comerciais portugueses (cf. quadros 3 a 5 sobre as perdas neste período). Em 1595-96, a situação da *Carreira* apresenta-se com um futuro sombrio e incerto. Das 24 naus das armadas de 1591 a 1595, 13 perdem-se por diversas

razões, podendo acrescentar-se ainda mais duas fabricadas na Índia - a *Chagas* e a *Madre de Deus*. Ingleses e holandeses preparam-se para dobrar o Cabo em direcção ao Índico. O monopólio português da rota do Cabo está prestes a terminar.

Na primeira década de Seiscentos ensaia-se um ressurgimento da Carreira, com a preparação de 84 navios, mas esse é um esforço infrutífero, visto que mais de 25% arriba ao Reino pouco depois da partida ou não chega mesmo a sair da barra, como é o caso da armada de 1605. Para além disso, as perdas são muito elevadas, sendo disso exemplo aquela que se pode considerar a última grande armada da Carreira, ou seja, a de 1608, com 14 velas sob o comando do Vice-rei D. João Forjaz Pereira. Para além de três arribadas, perdem-se outras seis naus à ida, pelo que apenas cinco atingem o litoral da Índia. Dessas perdem-se mais duas no Índico, apenas regressando uma a salvamento a Lisboa. Das outras 5 naus saídas em Outubro do mesmo ano para o Índico, 4 permaneceram lá, apenas regressando uma.

Em 1621 volta a ser preparada uma armada de razoáveis dimensões, com 10 velas, mas tem um destino ainda menos glorioso, visto que 9 são obrigadas a regressar a Lisboa, apenas seguindo viagem a *S. João Baptista* de Luís de Moura Rolim que, contudo, se vem a perder no regresso, na sequência de um combate com navios holandeses. Finalmente, em 1629, sai de Lisboa nova armada de dez velas, das quais sete conseguem chegar à Índia, onde permanecem quatro, regressando três, das quais duas com sucesso. A partir de então, a *Carreira da Índia* entra em perfeita situação de decadência e estagnação.

Entre 1636 e 1645 o número de perdas diminui e os retornos voltam a ultrapassar ligeiramente os 50%, mas essa é apenas uma pausa antes de entre 1646 e 1650 ser dado o último golpe: 8 perdas em 20 naus partidas e apenas 4 regressos confirmados ficam a marcar o fim da Carreira da Índia como concorrente minimamente credível à navegação das companhias inglesa e holandesa entre a Europa e o Oriente. A partir de 1650, os portugueses têm um papel periférico e irrelevante na navegação pela rota do Cabo, apesar das opiniões que procuram realçar os seus sucessos relativos nas últimas décadas de Seiscentos (cf. Ames 1991, 23-27). Os números disponíveis são lacunares, mas a simples análise do ritmo das partidas até meados do século XVIII não alimenta grandes equívocos: a rota do Cabo deixara de ser uma rota portuguesa.

Movimento da Carreira da Índia (1651-1770)

Anos	Partidas de Lisboa
1651-60	31
1661-70	21
1671-80	26
1681-90	19
1691-1700	24
1701-10	23
1711-20	26
1721-30	21
1731-40	29
1741-50	33
1751-60	23
1761-70	15

A partir de meados do século XVIII, as fontes para o estudo do movimento marítimo português baseiam-se

fundamentalmente nos diversos tipos de registos oficiais sobre a entrada e saída de navios nos portos portugueses e, em particular no de Lisboa. Estes dados encontram-se compilados na imprensa da época (*Gazeta de Lisboa*, por exemplo) ou podem ser colhidos nos próprios documentos oficiais. Um dos núcleos disponíveis e mais completos é o dos *Livros do Marco dos Navios* do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, onde se encontram registados todos os navios em trânsito pelo porto de Lisboa nas últimas décadas do século XVIII.

É a partir destes registos que é possível identificar uma certa retoma do comércio português com o Oriente (cf. Quadro 2). Entre 1778 e 1810 entram no Tejo 204 navios provenientes de portos da Ásia, quase todos eles de grande tonelagem. Entre 1781 e 1790, chegam a Lisboa 129 embarcações, o que eleva o ritmo anual de chegadas a um valor desconhecido desde o início de Quinhentos. O ano de maior movimento é 1784, quando chegam 19 embarcações (10 de portos da Índia, 8 de Macau e 1 da Batávia). Estes números são confirmados pela imprensa da época (caso dos *Almanaques* publicados no início de cada ano civil), embora os registos do porto de Lisboa (teoricamente depositados na Junta do Comércio dos AN/TT) só os permitam confirmar parcialmente, por se encontrarem incompletos.

No fim de tudo, como podemos nós encarar e sistematizar os dados que nos restam sobre a evolução do trânsito de naus portuguesas pela rota do Cabo e com base em que fundamentos deveremos nós desenvolver a nossa leitura dos indicadores disponíveis ? Será aconselhável fundamentá-la apenas sob uma perspectiva quantitativa, baseada nos fluxos de embarcações entre Lisboa e o Índico, o que aponta para um constante declínio após 1510, apenas travado conjunturalmente ? Ou será mais adequado encará-la do ponto de vista da rendibilidade, comparando os recursos investidos com o retorno alcançado ?

E, ao longo deste processo, de que forma podemos introduzir na nossa apreciação outras variáveis como a concorrência externa e o seu contributo para o declínio da Carreira ?

A posição tradicional, que de alguma forma se manteve dominante até meados do nosso século, encarou as primeiras décadas da rota do Cabo como um período heróico da nossa história, em que as naus da cruz de Cristo singravam os oceanos como suas absolutas dominadoras, enfrentando corajosamente os obstáculos naturais com bravura e engenho, então inigualados por qualquer outro povo. O declínio seria um fenómeno que se desenrolaria de forma algo articulada com os próprios problemas políticos nacionais, relacionados muito em particular com a questão da sucessão de D. João III e D. Sebastião. Os primeiros grandes naufrágios, com maior impacto público, de que nos chegaram os relatos, datam dos últimos anos do reinado de D. João III, quando já se adivinham problemas de sucessão. A decadência definitiva surgiria depois, com a União Ibérica, responsável primeira pelas dificuldades enfrentadas por Portugal no final de Quinhentos e primeira metade da centúria seguinte. Mesmo leituras menos marcadas pelo nacionalismo do Estado Novo encaravam a perda da independência como o acontecimento decisivo para o declínio do domínio português nos mares e, por consequência, pelos desastres que subitamente se teriam abatido sobre a Carreira da Índia. A leitura que assim se faz é fundamentalmente política e explica a decadência do monopólio português da rota do Cabo e o crescendo de desastres com a conjuntura política desfavorável para Portugal que se estende entre as últimas décadas do século XVI e a Restauração.

Leituras mais modernas da evolução da rota portuguesa do Cabo preferiram enveredar por uma leitura mais global da sua ascensão e declínio, mesmo quando a cronologia proposta não difere muito da anterior. A oscilação dos ritmos de navios em trânsito entre a metrópole e o *Estado da Índia* é integrada numa abordagem conjunta dos fluxos comerciais entre a Europa e o Oriente e na evolução das conjunturas económicas internacionais. Em termos internos, passaram a privilegiar-se igualmente os aspectos socio-demográficos e económico-financeiros para explicar o aparente

esgotamento da rota do Cabo na viragem do século XVI para o XVII.

Se a datação do declínio da vitalidade da rota do Cabo não difere substancialmente da anterior, a sua fundamentação é diferente. Os momentos decisivos não têm uma explicação prioritariamente política e integram-se em processos de longa duração que lhes dão sentido. Desta forma, a União Ibérica não é encarada como um factor, por si só, determinante para o declínio da rota do Cabo, apenas se inscrevendo numa tendência de baixa que se poderia rastrear até um momento mais ou menos longínquo na primeira metade do século, porventura nas décadas de 1530 ou 1540.

Neste caso surge uma desvalorização da conjuntura política de 1580-81, que seria apenas um elo numa cadeia mais vasta de acontecimentos que explicariam a estagnação e declínio da Carreira, não tendo um papel particularmente catalisador em todo o processo. Seria apenas uma perturbação do tempo curto da história que só integrada numa tendência longa, de natureza económica, ganharia o seu verdadeiro significado. Em certa medida, entre outros factores, poderia inclusivamente ser a situação de estagnação dos rendimentos imperiais portugueses a explicar muitas das opções políticas tomadas nesse período e a fazer pender a balança, em muitos espíritos, para a união com Castela.

Mas o que nos dizem os dados efectivamente disponíveis ? De que maneira podem confirmar, ou não, alguma das perspectivas em confronto ou a cronologia tradicionalmente proposta para o declínio da rota do Cabo e a dramatização dos efeitos das perdas ?

Em primeiro lugar que a delimitação do período áureo da Carreira da Índia pode ser encontrada a partir de dois caminhos diferentes, conforme adoptemos um critério meramente quantitativo ou outro mais preocupado com os níveis de aproveitamento atingidos em relação ao investimento feito. Se formos pelo primeiro caminho, a história da Carreira da Índia é um longo processo de decadência, apenas conjunturalmente mais ou menos (des)acelerado. Neste caso, a partir da primeira década de Quinhentos o movimento de partidas e retornos de «naus da Índia», em números absolutos, decresce de maneira rápida e dá início a uma longa tendência de baixa, que apenas estaciona entre 1560 e 1580. Se optarmos pela segunda via, já se torna mais complexa qualquer tentativa de datação de uma hipotética "época de ouro" da Carreira. Seguindo este método alternativo são as décadas de 1560 e 1570 que apresentam os melhores níveis de aproveitamento dos investimentos feitos, visto que é nesse período que o peso das viagens interrompidas (arribadas e perdas) é menor e se eleva o dos retornos a valores nunca alcançados até então e que não voltariam a ser igualados até às últimas décadas do século XVIII.

Sintetizando todos estes elementos e articulando as diferentes perspectivas, podemos esboçar, em termos de síntese, as seguintes tendências dominantes:

- Até 1510, um período de grande vitalidade da Carreira, com um elevado número de embarcações em trânsito, destinadas a consolidar a presença militar portuguesa no Índico e o seu domínio sobre o trato das especiarias. As perdas são elevadas em números absolutos, mas estão associadas ao período áureo das conquistas e formação do *Estado da Índia*, assim como a uma fase exploratória da própria rota do Cabo.

- Entre 1510 e 1555, vive-se uma sucessão de oscilações de curta duração, provocadas pelo cruzamento de um desejo de estabilização do tráfego comercial de naus pela rota do Cabo e o imperativo de responder às necessidades militares conjunturais do *Estado da Índia*, quando este se vê perante situações de excepção. Por um lado, existe a tendência para fixar o número de partidas anuais numa média estável ditada pelos interesses comerciais mas, por outro, é necessário enviar reforços militares para o Índico.

- A partir de 1555 e até cerca de 1585, atinge-se um certo estado de estabilização da Carreira da Índia, com

poucas oscilações no número de partidas e um alto nível de aproveitamento das viagens. Apesar do renascimento da rota do Levante, este parece ser o período de maturidade da Carreira.

- Após 1585 e, em termos gerais, até 1635 assiste-se ao assalto holandês e inglês ao monopólio português da rota do Cabo, que conduz à irremediável decadência da Carreira da Índia que, a partir de cerca de 1620, se mostra já perfeitamente incapaz de se opôr com sucesso à concorrência.

- Entre 1635 e meados do século XVIII, a *Carreira da Índia* é apenas um pálido reflexo da sua história e tem um papel meramente simbólico na navegação europeia pela rota do Cabo, mesmo se consegue estabilizar e reorganizar-se parcialmente nas últimas décadas do século XVII, fundamentalmente com base no comércio de produtos do Extremo Oriente e o recurso a escalas intermédias no Brasil, para completar a sua carga (Lapa 1968, 331-335).

- Nas últimas décadas do século XVIII, a rota do Cabo reanima-se subitamente. O ritmo de embarcações em trânsito entre Portugal e a Ásia multiplica-se, distribuindo-se este comércio pelos portos da Índia e do Extremo Oriente.

Em suma, de acordo com a nossa leitura, a Carreira da Índia nunca vive um momento que se possa considerar de ascensão e verdadeiro apogeu; o zénite do seu movimento coincide com a sua primeira década de vida e a partir de então vai vivendo conjunturas mais ou menos favoráveis, com melhor (1560-85) ou pior (1550-55) aproveitamento dos recursos disponíveis, antes de iniciar um processo de declínio irreversível que tem um momento decisivo de viragem entre 1585 e 1595, quando a concorrência externa se afirma por uma via agressiva e, a muito breve prazo, demolidoramente eficaz. Apesar dos esforços desenvolvidos para recuperar posições entre 1600 e 1610, essa vai ser uma tentativa, a curto, médio e longo prazo, votada ao fracasso.

Quadro 1 - **Movimento da Carreira da Índia (1497-1650).**
Síntese dos Principais Indicadores

Anos	Partidas de Lisboa	Total de Perdas	Chegadas a Lisboa	Perdas (%)	Chegadas (%)
1497-1505	93	18	52	19,4	55,9
1506-10	77	16	29	20,8	37,7
1511-15	46	4	28	8,7	60,9
1516-20	48	3	27	6,3	56,3
1521-25	46	10	15	21,7	32,6
1526-30	37	12	20	32,4	54,1
1531-35	42	5	26	11,9	61,9
1536-40	38	4	27	10,5	71,1
1541-45	26	2	20	7,7	76,9
1546-50	41	6	19	14,6	46,3
1551-55	30	10	15	33,3	50,0

1556-60	26	5	19	19,2	73,1
1561-65	23	6	19 *	26,1	82,6
1566-70	25	0	14	0,0	56,0
1571-75	23	3	22 *	13,0	95,7
1576-80	27	3	18	11,1	66,7
1581-85	28	6	20	21,4	71,4
1586-90	30	11	17	36,7	56,7
1591-95	24	13	9	54,2	37,5
1595-1600	24	6	13	25,0	54,2
1601-05	38	8	18	21,1	47,4
1606-10	46	14	10	30,4	21,7
1611-15	28	7	12	25,0	42,9
1616-20	31	6	14	19,4	45,2
1621-25	36	13	5	36,1	13,9
1626-30	24	6	11	25,0	45,8
1631-35	21	6	7	28,6	33,3
1636-40	14	1	7	7,1	50,0
1641-45	21	4	11	19,0	52,4
1646-50	20	8	4	40,0	20,0

Nota: Não se incluem neste quadro, as naus arribadas ou que permaneceram no Índico, o que explica a grande diferença entre as partidas e chegadas a Lisboa em alguns períodos.

* - Quando o total de partidas e perdas excede o de regressos, tal facto deve-se à existência de naus fabricadas no Índico.

Quadro 2 - Entrada de Navios Provenientes da Ásia no Porto de Lisboa (1778-1801)

Anos	Entradas em Lisboa
1778	5
1779	4
1780	5
1781	8
1782	9
1783	14
1784	19
1785	16
1786	14
1787	12
1788	14
1789	12
1790	11
1791	5

1792	8
1793	5
1794	1
1795	2
1796	7
1797	3
1798	7
1799	3
1800	8
1801	12

Quadro 3 - **Perdas da Carreira da Índia (1581-1600)**

Armada	Nº Navios	Arribadas	Perdas			Regressos
			Ida	Índico	Volta	
1581	5				Reis Magos S. Pedro	3
1582	5	2	S. Luís			2
1583	6					6
1584	6				Boa Viagem	5 ?
1585	6	2	Santiago		S. Lourenço	2
1586	6			Nª Sª Relíquias	Reis Magos Bom Jesus "Caranja" S. Salvador S. Filipe	1
1587	6	1			Santiago	5
1588	5				S. Tomé	4
1589	5		S. António			4
1590	8	4	Espírito Santo S. Lucas			1 *
1591	6				S. Bernardo (ou S. Bartolomeu) Madre de Deus S. Cruz S. Luís	2
1592	5	2			N. S. Nazaré S. Alberto Chagas **	1
1593	5				S. Bartolomeu S. Cristovão S. Pedro	2
1594	3				S. Paulo Madre de Deus **	2
1595	5				N. S. Luz N. S. Vitória N. S. Rosário	2
1596	5		S. Francisco	N. S. Guadalupe		3
1597	3					3

1598	5	5 ***			
1599	7		N. S. Castelo		6
1600	4		S. Filipe	S. Valentim S. João	1

* Um dos navios da armada ficou na Índia.

** Nau feita na Índia.

*** Neste ano, nenhuma nau conseguiu romper o bloqueio da barra feito pelos ingleses

Quadro 4 - **Perdas por Excesso de Carga ou Mau Estado da Nau (1581-1600)**

Armada	Nau	Causa(s)	Data	Local
1581	S. Pedro	Mau Estado	1583	Parcel de Sofala
1584	Boa Viagem	Excesso de Carga	1585	Desconhecido
1585	S. Lourenço	Mau Estado	1586	Moçambique
1586	Reis Magos	Excesso de Carga	1588 ?	S. Tomé
1586	Bom Jesus "Caranja"	Mau Estado	Fim de 1586	Índia
1586	S. Salvador	Mau Estado	1587	Ormuz
1586	N. S. Relíquias	Excesso de Carga	5/Jan/1587	Goa
1588	S. Tomé	Mau Estado	17/Mar/1589	Costa do Natal
1590	Bom Jesus	Excesso de Carga	Fev/1592	Baixos do Garajau
1591	S. Bernardo	Excesso de Carga	10/Mar/1592	Desconhecido
1591	S. Luís	Mau Estado	1592/1593 ?	Moçambique
1592	S. Alberto	Mau Estado/ Excesso	26/Mar/1593	Costa do Natal
1592	N. S: Nazaré	Excesso de Carga/Temporal	15/Jul/1593	Moçambique
1593	S. Cristovão	Mau Estado	17/Ago/1594	Índico
1593 *	Chagas	Excesso de Carga/Ataque	22/Jun/1594	Perto do Faial
1594	S. Paulo	Excesso de Carga ?	15/Abr/1595	Desconhecido
1594	N. S. Luz	Excesso de Carga	Fev/1596	Desconhecido
1595	N. S. Vitória	Excesso de Carga	1596	Moçambique
1595	N. S. Rosário	Excesso de Carga	8/Abr/1597	Moçambique

* Nau feita na Índia. A data corresponde à da saída de Goa.

Quadro 5 - **Perdas por Acção Inimiga (1587-1641)**

--	--	--	--	--

Data	Navio	Atacante	Local	Observações
8/Jun/1587	S. Filipe	Inglês	Perto dos Açores	Volta
28/Out/1590	Espírito Santo	Inglês	Saída do Tejo	Ida
9/Jul/1592	S. Cruz	Inglês	Perto dos Açores	Volta (Incêndio voluntário)
Ago/1592	Madre de Deus	Inglês	Perto dos Açores	Volta
22/Jun/1594	Chagas *	Inglês	Perto do Faial	Ataque e Excesso de Carga
17/Nov/1597	S. Francisco	Inglês	Açores	Ida (Varou ao fugir)
Final de 1600	S. João	Holandês	Entre Chaul e Goa	No Índico.
16/Mar/1602	Santiago	Holandês	S. Helena	Volta
8/Jun/1602	S. Valentim	Inglês	Sesimbra	Volta
1606 ?	S. Salvador	Holandês	Malaca	Incêndio após ataque.
20/Out/1607	N. S. Loreto	Holandês	Ilhéus Queimados	Ida
25/Jul 1608	N. S. Consolação	Holandês	Moçambique	Ida (Incêndio voluntário)
17/Ago/1608	Bom Jesus	Holandês	Moçambique	Ida
1608 ?	N. S. Oliveira	Holandês	Perto de Goa	Ida (Incêndio voluntário)
1615	N. S. Nazaré	Inglês	Surrate	Incêndio, após ataque.
18/Ago/1616	S. Julião	Inglês	Ilhas Comoros	Ida (Incêndio, após ataque)
Out/1621	Conceição *	Turco	Perto da Ericeira	
25/Jul/1622	S. Teresa de Jesus	Inglês	Moçambique	Ida (Encalhou, após ataque)
25/Jul/1622	S. Carlos	Inglês	Moçambique	Idem
25/Jul/1622	S. José	Holandês	Moxincale	Idem
29/Set/1622	S. João Baptista	Holandês	Costa da África Oriental	Volta (Varou, após ataque e temporal)
31/Out/1628	N. S. Guia	Holandês	Pernambuco	Volta
16/Mai/1634	S. António	Holandês	Zona do Cabo	Volta
122/Set/1641	N. S. Quietação	Holandês	Perto de Goa	Ida

* Naus feitas na Índia.

10. Bibliografia

A - Fontes

A.1 - Manuscritas

Academia das Ciências de Lisboa
Ms 312 A e 478 V.

Arquivo Distrital e Biblioteca Pública de Évora

Códices CIII/2-17, CXV/1-19, CXV/1-20, CXV/1-21, CXV/2-8, CXVI/1-18 e CXVI/1-39.

Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa
Livros do Marco dos Navios

Arquivos Nacionais / Torre do Tombo
Junta do Comércio, Maço 311
Manuscritos da Livraria, 319

Biblioteca da Ajuda
Ms 46-IX 12, 49-IV-49, 50-V-23, 50-V-34, 51-VI- 54, 51-VII-5, 51-VIII-46, 54-X-13.

Biblioteca Central da Marinha
RDS - 5 - 03

Biblioteca Nacional de Lisboa
Caixa 26, nº 153
Alcobacense, 308
Fundo Geral 787, 791 e 929
Pombalina 123 e 265.

Biblioteca Nacional de Paris
Fond Portugais, nº 46 (Fotocópia a partir do microfilme existente na Biblioteca Central da Marinha)

Morgan Pierpoint Library
Livro de Lizuarte de Abreu (Microfilmado)

Arquivo Histórico Ultramarino
Códice nº 1659 - "Livro do Padre Montanha"

A.2 - Impressas

Albuquerque, Afonso 1973. - *Comentarios do Grande Afonso de Albuquerque* (Edição de Joaquim Veríssimo Serrão); Lisboa; Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

Albuquerque, Luís de (Introdução e notas) 1974. - *Crónica do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses* (*Códice anónimo, Museu Britânico, Egerton 20.901*); Coimbra; Junta de Investigações do Ultramar.

Albuquerque, Luís de 1979. - *Livro das Armadas*; Lisboa; Academia das Ciências.

Almanach para o ano de . 1782-1800.

Andrada, Francisco de 1976. - *Crónica de D. João III* (Edição de M. Lopes de Almeida); Porto; Lello & Irmão.

Barros, João de 1945-46. - *Ásia. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquistas dos mares e terras do Oriente* (Edição de Hernâni Cidade e Manuel Múrias); Lisboa; Agência Geral das Colónias.

Bocarro, António 1876. - *Década 13 da História da Índia* (Edição de Rodrigo José de Lima Felner); Lisboa; Academia Real das Sciencias.

Brito, B. Gomes de 1735-36. - *Historia Trágico-Maritima em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiverão as Naos de Portugal, depois que se fez em exercicio a navegação da India*; Lisboa; Officina da Congregação do Oratorio.

Castanheda, F. Lopes de 1979. - *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*; Porto; Lello & Irmão - Editores.

"Conquista da India per humas e outras armas reaes, e evangelicas em breves memorias de varões illustres e feitos maravilhosos em huma e outra conquista (Códice 1646 da Col. Egerton - Museu Britânico)" in Rego 1960-1967; vol I; pp

267-632.

Correia, Gaspar 1975. - *Lendas da Índia*; (Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida); Porto; Lello & Irmão.

Corte-Real, João Pereira 1622. - *Discursos sobre la nauegacion de las naos de la India de Portugal*; Madrid. s. ed.

Couto, Diogo do 1778-88. - *Da Ásia. Dos Feitos, que os Portugueses Fizeram na Conquista, e Descobrimto das Terras, e Mares do Oriente*; Lisboa; Regia Officina Typografica.

Cunha, W. 1992. - "Relação dos capitães-mores, e os Barcos que do Reino se tem uindo a India" in *Anais da Biblioteca Nacional*; Rio de Janeiro; Fundação da Biblioteca Nacional; nº 112; pp 9-34.

Falcão, L. Figueiredo 1859. - *Livro em que se contém tôda a Fazenda e Real Patrimonio dos Reinos de Portugal, India e Ilhas Adjacentes e outras particularidades*; Lisboa; Imprensa Nacional.

Faria, M. Severim de 1791. - *Noticias de Portugal*; Lisboa; Officina de António Gomes.

Fonseca, Quirino da 1938. - *Diários de Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*; Lisboa; Academia das Ciências de Lisboa.

Freire, A. Braamcamp (Publicação de) 1907. - *Emmenta da Casa da India*; Lisboa; Sociedade de Geographia de Lisboa.

Gazeta de Lisboa 1715-1800

Góis, Damião de 1619. - *Chronica do Felicissimo Rey Dom Emanuel da Gloriosa Memoria*; Lisboa.

Gomes Solis, Duarte 1938.- *Armadas da Carreira da Índia de 1560 a 1590*; (Prefácio e notas de Frazão de Vasconcelos); Lisboa; Casa Portuguesa.

Gomes Solis, Duarte 1943. - *Discurso sobre los comercios de las dos Indias* (Edição de Moses Bensabat Amzalak); Lisboa; s. e.

Gomes Solis, Duarte 1955. - *Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental* (edição de Moses Bensabat Amzalak); Lisboa; s. ed.

Gracias, J. A. Ismael 1915. - *A Índia em 1623 e 1624. Excertos das Memórias do viajante italiano Pietro della Valle*; Nova Goa; Imprensa Nacional.

Lanciani, Giulia 1983. - *Santa Maria da Barca: Três testemunhos para um naufrágio*; Lisboa; Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

Laval, F. Pyard de 1944. - *Viagem de Francisco Pyard, de Laval*; (Edição revista e actualizada de A. de Magalhães Basto); Porto; Livraria Civilização-Editora.

Linschoten, John Huyghen van 1885. - *The voyage of Henryghen van Linschoten to the East Indies*; London; Haklyut Society.

Lobo, Jerónimo 1971. - *Itinerário e outros escritos inéditos* (Edição do Padre M. Gonçalves da Costa); Barcelos; Livraria Civilização.

Maldonado, M. Hermínia (Leitura e anotações de) 1985. - *Relação das Naos e Armadas da Índia com os Successos dellas que se puderam saber, para a Noticia e Instrução dos Curiozos, e Amantes da História da India* (*British Library, Códice Add. 20.092*); Coimbra; Biblioteca Geral da Universidade.

Oliveira, Fernando de 1991. - *Livro da Fabrica das Naus*; Lisboa; Academia da Marinha.

Paez, Simão F. 1937. - *As Famosas Armadas Portuguesas: 1496-1650*; Rio de Janeiro; Ministério da Marinha.

- Pato, R. Bulhão 1876-1935. - *Documentos Remettidos da Índia ou Livros das Monções*; Lisboa; Academia Real das Sciencias e Imprensa Nacional (5 volumes).
- Pereira, A. Pinto 1987. - *História da Índia no tempo em que a governou o Visorei Dom Luís de Ataíde*; Lisboa; Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Pereira, D. Pacheco 1988. - *Esmeraldo de Situ Orbis*; Lisboa; Academia Portuguesa de História.
- Quintella, I. da Costa 1839-40. - *Annaes da Marinha Portuguesa*; Lisboa; Academia Real das Sciencias (2 volumes).
- Rêgo, A. Silva 1947-53. - *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente*; Lisboa; Agência Geral das Colónias (10 volumes).
- Rêgo, A. Silva 1960-67. - *Documentação Ultramarina Portuguesa*; Lisboa; Centro de Estudos Históricos Ultramarinos (5 volumes).
- Rêgo, A. Silva 1974-82. - *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções* (6º a 10º volume); Lisboa; Imprensa Nacional-Casa da Moeda (5 volumes).
- "Resenha das Embarcações e Capitães-Mores, que dobraram o Cabo de Boa Esperança, desde 1497, até aos nossos dias" 1846. in *Gabinete Literário das Fontainhas*; Nova Goa; Imprensa Nacional.
- Rivara, J. H. Cunha 1857-1876. - *Archivo Portuguez-Oriental*; Nova Goa; Imprensa Nacional.
- Sanceau, Elaine 1973-75. - *Colecção de São Lourenço*; Lisboa; Centro de Estudos Históricos Ultramarinos (2 volumes).
- Silveira F. Rodrigues 1987. - *Memórias de um Soldado da Índia* (Edição de A. S. da Costa Lobo); Lisboa; Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Sousa, M. Faria e 1947. - *Ásia Portuguesa*; Lisboa; Livraria Civilização - Editora.
- Vasconcelos Ernesto de (Publicação de) 1925. - *Relação de Capitaens Mores e Naos que vierão do Reino a este Estado da India des do seu Descobrimento*; Coimbra; Separata do «Boletim de Segunda Classe da Academia das Ciências de Lisboa».
- Wicki, Joseph 1948-88. - *Documenta Indica*; Roma; Monumenta Historica Societatis Iesu (18 volumes).
- Xavier, Pe. Manuel 1917. - *Compêndio Universal de todos os Viso Reys, Governadores, Capitães Gerais, Capitães Mores, Capitães de Naos, Galleões, Urcas e Carauellas, que partirão de Lisboa para a India Oriental e tornarão da India para Portugal, com os nomes de todos, dias, mezes e horas que partirão deste reyno*; Nova Goa; Imprensa Nacional.

B. Estudos

- Albuquerque, Luís de 1978. - *Escalas da Carreira da Índia*; Lisboa; Junta de Investigações Científicas do Ultramar.
- Albuquerque, Luís de 1994. - *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*; Lisboa; Círculo de Leitores (2 volumes).
- Almeida, A. Marques de 1993. - *Capitais e Capitalistas no Comércio da Especiaria. O Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um Estudo de Geofinança*; Lisboa; Cosmos.
- Ames, Glenn Joseph 1991.- "The Carreira da India, 1668-1682: Maritime Enterprise and the Quest for Stability in Portugal's Asian Empire" in *The Journal of European Economic History*; Roma; vol 20; nº 1; pp 7-27.
- Axelson, Eric 1985. - "Recent identifications of Portuguese wrecks on the south Africa coast, especially of the *São Gonçalo* (1630) and the *Sacramento* and *Atalaia* (1647)" in *II Seminário de História Indo-Portuguesa*; Lisboa; Instituto de Investigação Científica Tropical; pp 41-61.

- Bethencourt, F. e Chaudhuri, K. (dir.) 1998. - *História da Expansão Portuguesa. A Formação do Império (1415-1570)*; Lisboa; Círculo de Leitores.
- Bouchon, Geneviève 1977. - *Navires et Cargaisons retour de l'Inde en 1518*; Paris; Société d'Histoire de l'Orient.
- Boyajian, James C. 1993. - *Portuguese Trade under the Habsburgs, 1580-1640*; Baltimore and London; The Johns Hopkins University Press.
- Boxer, C. R. 1960. - *The Carreira da India, 1650-1750*; London; Society for National Research; Separata de *The Mariner's Mirror*.
- Boxer, C. R. 1961. - "The Carreira da India (Ships, Men, Cargoes, Voyages)" in *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*; Lisboa; C.E.H.U.; pp 33-82.
- Boxer, C. R. 1972. - "The principal ports of call in the «Carreira da Índia», 16th-18th centuries" in *Les Grands Escales. Deuxième Partie - Les Temps Modernes*; Bruxelles; Librairie Encyclopédique; pp 30-65.
- Boxer, C. R. 1981. - *O Império Colonial Português (1415-1825)*; Lisboa; Edições 70.
- Boxer, C. R. 1982. - *A Índia Portuguesa em meados do século XVII*; Lisboa; Edições 70.
- Boxer, C. R. 1988. - *The Great Ship from Amacon*; Macau; Instituto Cultural de Macau / Centro de Estudos Marítimos de Macau.
- Cerezo Martínez, Ricardo 1988. - "Las Rutas de las Armadas de Castilla en los Siglos XV y XVI" in *Revista da Universidade de Coimbra*; Coimbra; vol XXXIV; pp 227-242.
- Chaudhuri, K. N. 1989. - *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*; Cambridge; Cambridge University Press.
- Colombo, Maria Filomena 1996. - "Relação de naufrágios de navios portugueses ocorridos o oriente do Cabo da Boa Esperança, 1580-1700" in *STVDIA*; Lisboa; nº 54-55; pp 239-280,
- Costa, Maria L. Freire 1993. - *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa: a construção naval no século XVI para a rota do Cabo*; Lisboa; Trabalho de Síntese elaborado para Provas de Aptidão Pedagógica e Científica a apresentar no Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa [texto policopiado].
- Cruz, M. Rosário S. Themudo Barata A. 1988 - *O Sistema de Distribuição das Cargas nas Armadas da Índia*; Lisboa; I.N.I.C.
- D'Armada, Fina 1995. - "As Mulheres nas Naus da Índia (Séc. XVI)" in *O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*; Lisboa; C.I.D.M.; vol I; pp 197-230.
- Das Gupta, Ashin 1982. - "India merchants and the trade in the Indian Ocean, c. 1500-1750" in *The Cambridge Economic History of India. c. 1200 - c. 1750*; Cambridge; Cambridge University Press; vol I; pp 407-433.
- Das Gupta, Ashin 1994. - *Merchants of Maritime India, 1500-1800*; Aldershot; Variorum.
- Disney, Anthony R. 1981. - *A Decadência do Império da Pimenta. Comércio Português na Índia no início do século XVII*; Lisboa; Edições 70.
- Domingues; F. C. e Guerreiro, I. 1989a. - "A evolução da carreira da Índia até aos inícios do século XVI" in *Portugal no Mundo*; Lisboa; Publicações Alfa; vol IV; pp 105-130.
- Domingues; F. C. e Guerreiro, I. 1989b. - "A Vida a Bordo na Carreira da Índia (Século XVI)" in *VI Reunião Internacional da História da Náutica e Hidrografia. Actas*; Lisboa; C.N.C.D.P.; pp 185-225.

- Duffy, James 1955. - *Shipwreck and Empire. Being an account of portuguese maritime disaster in a century of decline*; Cambridge; Harvard University Press.
- Esparteiro, A. Marques 1974-87. - *Três Séculos no Mar (1640-1910)*; Lisboa; Ministério da Marinha (29 volumes).
- Ferreira, Ana Maria P. 1995. - *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*; Redondo; Patrimonia Historica.
- Frada, J. J. Cúcio 1989. - *A vida a bordo das naus na época moderna numa perspectiva médica e social*; Lisboa; s. ed.
- Frutuoso, E. e Lopes, A. [1998]. - "Viver no Mar: A Vida a Bordo nos Navios da Carreira da Índia (Séculos XVI-XVIII)" in *História do Quotidiano em Portugal*; Lisboa; Presença [em publicação; títulos provisórios do artigo e obra].
- Godinho, Vitorino M. 1968. - "Rota do Cabo" in *Dicionário de História de Portugal*; Lisboa; Iniciativas Editoriais; vol III; pp 673-692 (Também em *Ensaio II - Sobre História de Portugal*; Lisboa; Sá da Costa; 1978; pp 283-322).
- Godinho, Vitorino M. 1981-83. - *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*; Lisboa; Presença (4 volumes).
- Godinho, Vitorino M. 1982. - *Les Finances de l'État Portugais des Indes Orientales (1517-1635). Matériaux pour une étude structurelle et conjoncturelle*; Paris; Fundação Calouste Gulbenkian.
- Godinho Vitorino M. 1990. - *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XIII-XVIII*; Lisboa; Difel.
- Guedes, Ana Isabel Marques 1995. - "Tentativas de Controle da Reprodução da População Colonial: as Orfãs D'el-Rei" in *O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*; Lisboa; C.I.D.M.; vol I; pp 665-673.
- Guedes, Max Justo 1985. - *A Carreira da Índia - Evolução do seu Roteiro*; Lisboa; Separata da revista *Navigator*.
- Heers, Jacques 1966. - "Le Rôle des Capitaux Internationaux dans les Voyages de Découvertes aux XVe et XVIe Siècles" in *Les Aspects Internationaux de la Découverte Océanique aux XVe et XVIe siècles*; Paris; S.E.V.P.E.N.; pp 273-293.
- Lanciani, Giulia 1979. - *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*; Lisboa; Instituto de Cultura Portuguesa.
- Lanman, Jonathan 1986. - "Life on a Portuguese nao: Linschoten's voyage to India, 1583" in *Revista da Universidade de Coimbra*; vol. 32; pp 279-287.
- Lapa, J. R. Amaral 1968. - *A Bahia e a Carreira da Índia*; S. Paulo; Companhia Editôra Nacional.
- Lopes, A., Frutuoso, E. e Guinote, P. 1992. - "O Movimento da Carreira da Índia nos Séculos XVI-XVIII" in *Mare Liberum*; Lisboa; Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses; nº 4; pp 187-265 (também, com quadros sem erros tipográficos, em *I Simpósio de História Marítima - As Navegações Portuguesas no Atlântico e o Descobrimento da América*; Lisboa; Academia de Marinha; 1994; pp 199-264).
- Lopes, A., Frutuoso, E. e Guinote, P. [1998]. - *Naufrágios e outras perdas da Carreira da Índia (Séculos XVI e XVII)*; Lisboa; Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (em publicação).
- Martinez José Luis 1984. - *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*; Madrid; Alianza Editorial.
- Mathew, K. S. 1983. - *Portuguese Trade with India during the sixteenth century*; New Delhi; Manohar.
- Matos, A. Teodoro de 1975 - *Subsídios para a História da Carreira da Índia. Documentos da Nau S. Pantalião (1592)*; Lisboa; Separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*.
- Matos, A. Teodoro de 1982. - *O Estado da Índia nos Anos de 1581-1588. Estrutura Administrativa e Económica. Alguns*

elementos para o seu estudo; Ponta Delgada; Universidade dos Açores.

Matos, A. Teodoro de 1989. - "Novas Fontes para a História da Carreira da Índia: os livros das naus S. Roque e Nossa Senhora da Conceição (1602-1603)" in *STVDIA*; Lisboa; nº 48; pp 337-352.

Matos, A. Teodoro de 1994. - *Na Rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*; Macau; Instituto Cultural.

Meilink-Roelofs, M. A. P. 1962. - *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*; The Hague; Martinus Nijhoff.

Meilink-Roelofs, M. A. P. 1980. - "The structures of trade in Asia in the sixteenth and seventeenth centuries. Niels Steensgaard's «Carracks, caravans and companies». The Asia trade revolutions. A critical appraisal" in *Mare Luso-Indicum. L'Océan Indien, les pays riverains et les relations internationales. XVIe-XVIIIe siècles*; Paris; Société d'Histoire de l'Orient; vol IV; pp 1-40.

Menezes, José V. 1980. - *Armadas Portuguesas de meados do século XIV a meados do século XVI. Alimentação e abastecimento*; Lisboa; Editorial Resistência.

Menezes, José V. 1981. - *Armadas Portuguesas de meados do século XV ao 3º quartel do século XVI. Boticas e Boticários Além-Mar*; Lisboa; Editorial Resistência.

Menezes, José V. 1987. - *Armadas Portuguesas. Apoio Sanitário na Época dos Descobrimentos*; Lisboa; Academia da Marinha.

Monteiro, Joaquim R. V. 1970. - *Estudo Cartográfico de uma Viagem à Índia no Século XVI*; Porto; Faculdade de Letras.

Monteiro, Joaquim R. V. 1985. - *Uma Viagem Redonda da Carreira da Índia (1597-1598)*; Coimbra; Biblioteca Central da Universidade.

Pearson, M. N. 1990. - *Os Portugueses na Índia*; Lisboa; Teorema.

Pereira, Moacir S. 1979 - "Capitães, Naus e Caravelas da Armada de Cabral" in *Revista da Universidade de Coimbra*; Coimbra; vol XXVII; pp 31-134.

Pereira, J. Cordeiro 1983. - "A receita do Estado português no ano de 1526. Um orçamento desconhecido" in *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques*; Lisboa; Estampa; vol. 2; pp 13-55.

Pereira, J. Cordeiro 1984. - "O orçamento do estado português no ano de 1527" in *Nova História*; nº 1; pp 27-65.

Phillips, Carla R. 1993. - "The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750" in Tracy 1993; pp 34-101.

Pinto, Celsa 1994. - *Trade and Finance in Portuguese India: a study of the portuguese country trade, 1770-1840*; New Delhi; Concept Publishing Company.

Pinto, João R. 1989. - *A Viagem. Memória e Espaço. A Literatura Portuguesa de Viagens. Os primitivos relatos de viagem ao Índico. 1497-1550*; Lisboa; Sá da Costa.

Rau, Virgínia e outros 1972. - *Les Escales de la «Carreira da Índia» (XVIe-XVIIIe siècles)*; Bruxelles; Separata de *Les Grand Escales. Les Temps Modernes*.

Rau, Virgínia 1984. - "Os Mercadores-Banqueiros Estrangeiros em Portugal no Tempo de D. João III (1521-1557)" in *Estudos sobre História Económica e Social do Antigo Regime*; Lisboa; Presença; pp 67-82.

Rêgo, A. Silva 1954. - "Viagens Portuguesas à Índia em meados do século XVI" in *Anais*; Lisboa; Academia Portuguesa de História; vol 5.

- Rooney, P. Thomas 1984. - "Habsburg Fiscal Policies in Portugal, 1580-1640" in *Journal of European Economic History*; Roma; Banco di Roma; Vol. 23; nº 3; pp 545-562.
- Russell-Wood, A. J. R. 1985. - "Men Under Stress: The Social Environment of the Carreira da Índia, 1550-1750" in *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*; Lisboa; Instituto de Investigação Científica Tropical; pp 19-35.
- Santos, M. Emília Madeira 1969. - *O Carácter Experimental da Carreira da Índia. Um plano de João Pereira Dantas com fortificação da África do Sul (1566)*; Coimbra; Separata da *Revista da Universidade de Coimbra*.
- Santos, M. Emília Madeira 1984. - *O Problema da Segurança das Rotas e a Concorrência Luso-Holandesa antes de 1620*; Lisboa; Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Schurhammer, G. 1992. - *Franciscus Javier. Su vida y su tiempo*; Bilbao (4 volumes).
- Silva J. Gentil da 1966. - " L'Appel aus Capitaux Étrangers et le Processus de Formation du Capital Marchand au Portugal du XIV au XVIIe siècles" in *Les Aspects Internationaux de la Découverte*
- Sousa, Alfredo B. 1930-56. - *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669)*; Lisboa; Imprensa da Armada (4 volumes).
- Souza; G. B. 1991. - *A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630-1754)*; Lisboa; D. Quixote.
- Souza; G. B. 1993. - "Commerce and Capital: Portuguese maritime losses in the South China Sea, 1600-1754" in *IV Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa - As Relações entre a Índia Portuguesam a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*; Lisboa/Macau; Com. Nac. Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/Instituto Cultural de Macau/Instituto Português do Oriente.
- Steenstaad, Niels 1973. - *Carracks, Caravans and Companies. The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century*; Odense; Scandinavian Institute of Asian Studies Monograph Series.
- Stuckenberg, Brian 1986. - *Recent Studies of historic portuguese shipwrecks in South Africa*; Lisboa; Academia da Marinha.
- Subrahmanyam, Sanjay 1995. - *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Política e Económica*; Lisboa; Difel..
- Thomaz, Luís Filipe 1994a. - "Estado da Índia" in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*; Lisboa; Circulo de Leitores; vol I; pp 388-395.
- Thomaz, Luis Filipe 1994b. - *De Ceuta a Timor*; Lisboa; Difel.
- Thomaz, Luís Filipe 1995. - "A Crise de 1565-1575 na História do Estado da Índia" in *Mare Liberum*; Lisboa; Lisboa; Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses; nº 8; pp 481-519.
- Tracy, James 1993. - *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*; Cambridge; Cambridge University Press.
- Vasconcelos, Frazão de 1939. - *Diários de Navegação da Carreira da Índia nos Séculos XVI e XVII*; Porto; Imprensa Portuguesa.
- Vasconcelos, Frazão de 1960. - *Subsídios para a História da Carreira da Índia no Tempo dos Filipes*; Lisboa; Separata do *Boletim Geral do Ultramar*.
- Vidago, João 1966. - "Anotações a uma Bibliografia da «Carreira da Índia»" in *STVDIA*; Lisboa; nº 18; pp 209-241.
- Vidago, João 1969. - "Sumário da Carreira da Índia (1497-1640)" in *Anais do Clube Militar Naval*; Lisboa; nºs 1-3 a 10-12.

Vidago, João 1975. - *Calendário das Armadas da Índia (1497-1640)*; Lisboa; Separata dos *Anais do Clube Militar Naval*.

Wicki, José 1985. - "As relações de viagens dos Jesuitas na Carreira das Naus da Índia de 1541 a 1598" in *II Seminário de História Indo-Portuguesa*; Lisboa; Instituto de Investigação Científica Tropical; pp 3-17.

^[1] Publicado em *Vasco da Gama e a Índia*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999, vol. II, pp 7-39.