

<https://jacek.kwasniewski.org.pl>

Paulo J. A. Guinote



Rozwój i schyłek Wielkiej Portugalskiej Armady Indyjskiej Carreira da Índia (XV-XVIII wiek)

(tłum. Jacek Kwaśniewski)

2021

Paulo J. A. Guinote

Rozwój i schyłek Wielkiej Portugalskiej Armady Indyjskiej

Carreira da India (XV-XVIII wiek)

ASCENSÃO E DECLÍNIO DA CARREIRA DA ÍNDIA (Séculos XV-XVIII)

Tłumaczenie z portugalskiego

Opublikowano w: Vasco da Gama e a India, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1999, vol. II, strony 7-39.

Wersja 4 z 19.4.2021

Znany tekst, zawiera m.in. analizę strat portugalskich armad zmierzających do Indii.

Dostępny pod adresem: https://nautarch.tamu.edu/shiplab/01guifru/lopes/Pguinote-nauparis.htm#_ftn1

Spis treści

Wstęp.....	2
1. Stan naszej wiedzy	2
2. Trasa Szlaku Przylądkowego	5
3. Kalendarz podróży	7
4. Statki: rodzaj i wymiary	7
5. Załogi	10
6. Kapitanowie mianowani między 1497 a 1700 rokiem.....	11
7. Finansowanie podróży.....	11
8. Historyczna ewolucja Carreira da India	13
8.1 - Oddziaływanie trasy przez Przylądek Dobrej Nadziei	13
8.2 - Zmienne występujące: starty, powroty i straty	17
8.3 – Straty armad indyjskich.....	19
9. Propozycja periodyzacji	23
10. Bibliografia.....	35

Wstęp

W latach 1497-98 armada dowodzona przez Vasco da Gamę po raz pierwszy w historii chrześcijaństwa połączyła drogą morską Europę Zachodnią i Azję, omijając kontynent afrykański. Tak zwana trasa Cabo stała się w ten sposób pierwszym międzyoceanicznym ogniwem współczesności i przybrała postać corocznej armady statków handlowych poczynając od rejsu floty Pedro Álvares Cabrala, która opuściła Tag w marcu 1500 roku. Ustanowiono coroczny system wypłynięć statków z Lizbony na wschód, w szczególności do portów na wybrzeżu Indii, który działał przez ponad trzy stulecia. Armady indyjskie, z większym lub mniejszym szczęściem, przekroczyły różne epoki portugalskiego imperium kolonialnego, wyznaczając jego złote dni i będąc świadkiem jego prawie całkowitego upadku.

W dalszej części tekstu podjęto próbę przedstawienia globalnego przeglądu cech charakterystycznych i historycznej ewolucji portugalskich armad indyjskich, od inauguracyjnej podróży Gamy do końca XVIII wieku.

1. Stan naszej wiedzy

Nasza wiedza na temat portugalskich armad indyjskich cierpi z powodu nadmiernej koncentracji studiów na niektórych aspektach i niedostatku prac na innych. Jednak dostępne materiały źródłowe są rozległe i różnorodne. Chociaż zapisy przechowywane w Casa da Índia zostały zniszczone w następstwie trzęsienia ziemi, które nawiedziło Lizbonę w 1755 r., istnieje wiele innych źródeł, które pozwalają nam z pewną precyzją zrekonstruować historię armad indyjskich płynących na trasie z Cabo, łącznie z najbardziej anegdotycznymi i dramatycznymi aspektami życia codziennego na pokładzie. Prawdą jest, że nie istnieją materiały o charakterze systematycznym, które byłyby pożądane, ale jest to naturalna przypadkowość w każdym obszarze badań historycznych.

Wśród szerokiej gamy dostępnych źródeł dokumentalnych można wyróżnić kilka najważniejszych, przedstawionych poniżej:

a) Kroniki portugalskiej ekspansji zamorskiej powstałe w XVI i XVII wieku, z których najbardziej znane przypadki odnoszą się do dzieł João de Barros, Fernão Lopes Castanheda, Diogo do Couto, Gaspara Correia, António Bocarro i kilku innych. Dzieła te, pomimo ich nieścisłości lub luk i ich wielokrotnego wykorzystywania, nadal okazują się prawie niezastąpione w badaniu obecności Portugalii na Wschodzie, a zwłaszcza w znajomości historii portugalskich armad indyjskich.

b) Relacje wojskowe to inny rodzaj źródła, nie mniej fundamentalny dla badania ewolucji armad indyjskich. Pomimo pewnych ograniczeń informacyjnych i ich pozornej niejednorodności formalnej, te chronologiczne wykazy rejsów statków portugalskich wzdłuż trasy Cape stanowią zasadniczy materiał źródłowy, który może być wykorzystany do wszelkich badań ilościowych flot w transzycie między Lizboną a Oceanem Indyjskim. Listy te mogą

wydawać się uzupełnieniem kronik i innych prac związanych z historiografią portugalską za granicą lub jako proste anonimowe zestawienia mniej lub bardziej niepewnych dat.

c) Równie ważna jest korespondencja lub jakiegolwiek inne osobiste wspomnienia członków załóg i pasażerów indyjskich statków. W tej kategorii należy podkreślić ważny i rozległy materiał dokumentalny, jaki stanowią listy misjonarzy jezuickich, zaokrętowanych na na statkach armady, obejmujący okres od początku dekady 1540 r. do XVII wieku.

d) Mamy też raporty podobne, co w kategorii poprzedniej sporządzone przez pasażerów, zwłaszcza obcokrajowców, takie jak Holendra Linschotena, Francuza François Pyrard de Laval lub Włocha Pietro della Valle, w których relacjonują oni swoje doświadczenia z podróży armadą do Indii. Świadczenia te są przeważnie dłuższe od poprzednich i nie zawsze przybierają formę epistolarną. Można je zaliczyć do gatunku, odpowiadającego tzw. narracji podróżniczej.

e) Dokumenty o mniej lub bardziej oficjalnym charakterze, jak plany podróży, regulaminy itp. Pozwalają lepiej zrozumieć bardziej formalne aspekty systemu armad indyjskich i ich ewolucji. Tak jest w przypadku instrukcji królewskich lub instrukcji technicznych dotyczących trasy, które są w istocie dokumentami sporządzanymi przed podróżami w celu ich zaprogramowania i ustalenia priorytetów. Natomiast relacje tworzone w jej trakcie, mimo że dotyczyły konkretnej podróży, nie krążyły później, jako małe przewodniki dla kapitanów i pilotów.

f) Dzienniki pokładowe i dzienniki nawigacyjne to, jak nazwa wskazuje, codzienne zapisy konkretnych wydarzeń w trakcie podróży. W niektórych przypadkach mogą przypominać tzw. literaturę podróżniczą. Są to dokumenty, które w sprawach żeglarskich pozwalają w miarę dokładnie odtworzyć wyprawy, do których się odnoszą; najliczniejszy zbiór tego typu źródeł odnosi się do podróży z ostatniej dekady XVI wieku i początku XVII stulecia, opublikowany przez takich autorów, jak Quirino da Fonseca, Frazão de Vasconcelos i Humberto Leitão

g) Podstawowym źródłem informacji o stratach statków są doniesienia o wrakach. Jest to praktycznie oddzielny gatunek literacki od połowy XVI wieku (por. Lanciani 1979). Są to relacje spisywane przez członków załogi lub pasażerów, którzy byli świadkami największych katastrof w historii armad. Ich dramatyczna treść wielokrotnie przyciągała czytelników i niejednokrotnie prowadziła do pewnych zniekształceń w analizie naszej morskiej historii.

h) Podejmując ryzyko uproszczenia, do kategorii pozostałej możemy zaliczyć całą pozostałą dokumentację, mniej lub bardziej luźną, która może posłużyć do odtworzenia charakterystyki i historii armad indyjskich. Są tu więc listy statków wchodzących i wychodzących z portu w Lizbonie zamieszczane w czasopiśmie z XVIII wieku - takich jak *Gazeta de Lisboa* czy *Hebdomadário Lisbonense* - lub drukowane na osobnych arkuszach do publicznego wyświetlania, a także oficjalne zapisy ruchu statków w danym porcie w celu

poboru podatków - tak jak w przypadku Księgi Marco dos Naviosa istniejącej w Archiwum Historycznym Rady Miasta Lizbony.

Jeśli przejdziemy do studiów historiograficznych powstałych wokół Armady Indyjskiej, dostrzeżemy wskazaną powyżej nierównowagę dotyczącą stanu naszej obecnej wiedzy. Mnożenie prac poświęconych poszczególnym aspektom tego wielkiego przedsięwzięcia (podróże, codzienne przebywanie na pokładzie, tonaż statków itp.) oparte jest na ograniczonej liczbie źródeł. Prace te interpretują jej ewolucję armad, traktując je jako zjawisko globalne i integrują to historyczne przedsięwzięcie z międzynarodowym kontekstem i czasem, w jakim ono zachodziło, odnosząc jej ewolucję, na przykład, do przepływów w handlu międzynarodowym. Historia armad indyjskich, pozostała w Portugalii, z nielicznymi wyjątkami, uwikłana w perspektywę wyniosłą, ale nieco zaściankową, jeśli chodzi o jej znaczenie. Z jednej strony podkreśla się innowacyjność i wielkość przedsięwzięcia, ukazując niezwykle wymiar jego początkowych sukcesów, z drugiej jednak rzadko stosuje się podejście porównawcze z otaczającą rzeczywistością. Niezależnie od tego, czy chodzi o pogłębienie badania skutków otwarcia szlaku indyjskiego dla gospodarki europejskiej, czy też globalnego wpływu obecności Portugalii w indyjskich kręgach handlowych, wciąż jesteśmy na początku badań.

Mamy więc kilka interpretacyjnych podsumowań całej historii armad, łączących analizę jej mniej lub bardziej stabilnych cech (kalendarz, trasa, życie codzienne na pokładzie, rodzaj statków, skład i wielkość statku oraz załogi), tempo głównych zmiennych (wypłynięcia, straty, powroty) oraz ich związek z otaczającymi okolicznościami historycznymi w Europie i na Oceanie Indyjskim.

Jednym ze szczęśliwych wyjątków od tej reguły jest doskonały artykuł Magalhães Godinho opublikowany w portugalskim słowniku historycznym (Godinho 1968), który do dziś stanowi niezastąpione odniesienie do zrozumienia ekonomicznej, politycznej i geostrategicznej roli armad indyjskich, zarówno w kontekście wewnętrznym, jak i międzynarodowym. Uzupełniając tę lekturę, istnieją dwie inne przełomowe prace dotyczące charakterystyki armad, załóg, ładunku i tras podróży, autorstwa Charlesa Boxera i zespołu kierowanego przez Virgínię Rau (por. Boxer 1961 i Rau 1972).

Decydującymi badaniami dla lepszego zrozumienia historii morskiej Portugalii w jej związkach ze Wschodem, pomimo wszelkich ograniczeń metodologicznych, które można wskazać, są nadal prace Alfredo Botelho de Sousa, António Marques Esparteiro i João Vidago (Sousa 1930-56, Esparteiro 1973 -87 oraz Vidago 1969 i 1975). Gromadząc te artykuły i przedstawiając ich dane w sposób porównawczy, za pomocą rankingu statystycznego, mamy kolejne badanie, tym razem zespołu, który zajmuje się komputerową obróbką dostępnych informacji na temat ruchu Portugalskiej Armady Indyjskiej (Lopes, Frutuoso i Guinote 1992).

Badanie codziennego życia na pokładzie, które pozwala nam na nowo odkryć mieszkankę rutyny i niezwykłości, charakteryzujące długie podróże między Lizboną a

Wschodem, jest obszarem zasługującym na większą troskę i uwagę, który regularnie jest wzbogacany o nowe teksty. Mamy opisy życia na pokładzie (Russel-Wood 1985, Guerreiro i Domingues 1989b), badania warunków sanitarnych i żywieniowych na statkach (Menezes 1980, 1981 i 1987 oraz Frada 1989), ich załadunku (Cruz 1988), ewolucję jego tonażu (Costa 1993), życie religijne (Martins 1973). W uzupełnieniu do tych prac, mamy również prace na temat różnych szlaków Cabo (Albuquerque 1978), trasy pokonywanej odmiennie w konkretnych przypadkach (Monteiro 1970 i 1985), bezpieczeństwa tras (Santos 1984) oraz publikacji i analiz bezprecedensowych, jak dokumentacja dotycząca niektórych podróży (Matos 1975 i 1989).

W kwestii strat statków Armady - wraków, ataków wroga i innych wypadków - zbiór istniejących prac jest zasadniczo oparty na publikacji słynnej *Historia Trágico-Marítima* i mniej lub bardziej szczegółowych adnotacjach oraz kompilacjach z pierwszej połowy XVIII wieku, w której Bernardo Gomes de Brito zamieścił kilkanaście raportów o XVI-wiecznych wrakach statków. Oprócz badań, w których te raporty funkcjonują jako główna baza dokumentalna (Duffy 1955), mamy pewne podejścia, które analizują konkretne pozycje literatury (Lanciani 1979) lub archeologii podwodnej (Axelson 1985 i Stuckenberg 1993). Dopiero niedawno podjęliśmy próbę usystematyzowania większości informacji dostępnych w analizie o charakterze statystycznym i typologicznym (Lopes, Frutuoso i Guinote 1998).

Wreszcie, jeśli chcemy przejść do globalnej oceny Portugalskiej Armady Indyjskiej w kontekście historii świata (World History), jej znaczenia dla otwarcia szlaków handlowych w czasach nowożytnych oraz wpływu na europejską i azjatycką gospodarkę XVI i XVII wieku, trzeba odwołać się, prawie wyłącznie, do autorów spoza Portugalii. Autorzy tacy jak M.N. Pearson, K.N. Chaudhuri, George B. Souza, Ashin das Gupta, S. Subrahmanyam, S. Chandra, K.S. Mathew, J.C. Boyajian, w ślad za innymi, takimi jak K.M. Pannikar, Meilink-Roelofs, N. Steensgaard, A. Disney i klasyczni już Magalhães Godinho i Charles Boxer, ułożyli z własnej perspektywy, historię portugalskiej ekspansji na Wschodzie w szerszym kontekście, włączając ją w swoje analizy procesu formowania się europejskich imperiów kolonialnych na Wschodzie i ustanowienie ogólnoswiatowego systemu wymiany handlowej z XVI wieku.

2. Trasa Szlaku Przylądkowego

Trasa, którą podążały okręty do Indii od 1500 roku, miała jeden podstawowy schemat, w którym z biegiem czasu dokonywano jedynie sporadycznych zmian, w odpowiedzi na szczególne ograniczenia związane głównie z kwestiami bezpieczeństwa.

Schemat podróży ustanowiony na początku XVI wieku był uwarunkowany potrzebą pokonywania naturalnych przeszkód wynikających z tak długiej trasy, która wymagała uwzględnienia bardzo różnych warunków nawigacyjnych, na różnych szerokościach i długościach geograficznych. Początkowy kurs, po opuszczeniu Tagu (ujście rzeki Tag), prowadził w kierunku archipelagu Wysp Zielonego Przylądka „odbicia się stamtąd na południowy zachód, aby ominąć antycyklon na południowym Atlantyku, pokonując łuk, który

prowadził do zbliżenia się do wybrzeża Brazylii, niedaleko przylądka św. Augustyna” (Albuquerque 1978, 5); od tego momentu statki skręcały na południowy wschód, kierując się w stronę Przylądka Dobrej Nadziei. Ten etap trasy zwykle kończył się bez postoju, z wyjątkiem nadzwyczajnych okoliczności.

Po pokonaniu Przylądka Dobrej Nadziei, co było jednym z najbardziej ryzykownych momentów podróży, pojawiały się alternatywy, jeśli chodzi o dalszą drogę. Trasą pożądaną i zalecaną przez władze była szlak koło wyspy São Lourenço, wzdłuż kanału Mozambickiego do wysokości wysp Komorów, kiedy następował skręt na północny wschód, w kierunku portów wybrzeża indyjskiego. Była to trasa dość niebezpieczna, zwłaszcza w początkowych latach Armady, ze względu na kiepską wówczas kartografię regionu oraz obecność słabo poznanych prądów, wielkich skał i wysepek. Mimo to, była to trasa usilnie zalecana przez Koronę jako najbardziej wskazana, a nawet obowiązkowa. Jedną z jej zalet była możliwość zrobienia postoju w Mozambiku, który służył statkom i załogom do wykonania niezbędnych napraw, uzupełnienia zapasów wody i żywności jak i zapewnienia bezpośredniej i regularnej komunikacji pomiędzy Lizboną a wybrzeżem Afryki Wschodniej.

Alternatywą dla tej trasy był szlak obok wyspy S. Lourenço, przez pełny Ocean Indyjski. W sensie stricte technicznym opcja ta miała zalety i wady: z jednej strony pozwalała uciec od sztywności reżimu monsunowego, ale z drugiej zakładała nawigację bez postojów i tylko z kilkoma punktami kontroli prawidłowej nawigacji. Chociaż w połowie XVI wieku badano potencjalną zmianę trasy i czasu podróży oraz rozważano opcję regularnego opływania Madagaskaru od wschodu, nic nie dało się skutecznie zmienić. Ciężar ustalonej rutyny, opór wobec innowacji i negatywny wpływ ekonomiczny na Mozambik zmiany trasy, były głównymi przyczynami utrzymania tradycyjnego szlaku wewnętrznego Kanałem Mozambickim (Santos 1969, 21).

Jeśli chodzi o podróż powrotną do Lizbony, alternatywne rozwiązania, które również zostały wprowadzone, opierały się na nawigacji po Oceanie Indyjskim. Początkowo trasa powrotna była prawie identyczna do tej, którą prowadziła na wschód od Madagaskaru, obok São Lourenço. Nawigacja powrotna kanałem Mozambickim napotykała większe przeszkody niż podróż tą trasą w kierunku do Indii, bo konieczne było przezwyciężenie niekorzystnych wiatrów i prądów; ponadto logistyczne zalety postoju w Mozambiku były teraz mniej oczywiste, więc ta trasa była często zaniechana na rzecz powrotu koło São Lourenço. Od połowy XVI wieku istniały więc dwie możliwości – stary i nowy szlak (por. Monteiro 1985, s. 2-3). Jednak od pierwszych dziesięcioleci XVI wieku władze ponownie zaleciły trasę przez kanał Mozambicki ze względu na rosnącą obecność Holendrów na pełnym Oceanie Indyjskim, gdzie prowadziła trasa statków VOC, w tranzycie między Przylądkiem a Południowym Wschodem.

Kontynuując podróż powrotną, po przepłynięciu Przylądka Dobrej Nadziei, statki zmierzały w stronę wyspy Św. Heleny (przez długi czas wykorzystywanej do uzupełniania zapasów wody, aż do czasu, gdy Holendrzy zaczęli do niej również dobijać) i wyspy

Wniebowstąpienia, kontynuując podróż do archipelagu Wysp Zielonego Przylądka. Na północ od tych wysp rozpoczynano podróż na Azory, skąd statki kierowały się na wybrzeże Portugalii (Albuquerque 1978, 5). Oprócz św. Heleny głównym postojem portugalskich armad w XVI wieku był port Angra na wyspie Terceira (Azory), gdzie powstała infrastruktura mająca wspierać statki i załogi, które wymagały remontów i wytchnienia. /.../

3. Kalendarz podróży

Zgodnie z dominującym schematem i pomimo pewnych godnych uwagi wyjątków od ustalonych reguł, statki do Indii miały opuszczać Tag w ostatnich tygodniach zimy lub wczesnej wiosny, czyli między początkiem marca a połową kwietnia. Wypłynięcie w tym czasie było najlepszym sposobem wykorzystania sprzyjających wiatrów na Atlantyku, a gdy statki dotarły na Ocean Indyjski, skorzystania z południowo-zachodniego monsunu, aby udać się na zachodnie wybrzeże półwyspu indyjskiego. W normalnych sytuacjach statki mijały Przylądek Dobrej Nadziei w czerwcu, docierając pod koniec sierpnia lub września do Goa lub Cochin, jeśli wszystko poszło gładko. Problem z tym harmonogramem polegał na tym, że dla pogodzenia sprzyjających warunków nawigacyjnych na Atlantyku i Oceanie Indyjskim przepłynięcie wokół Przylądka Dobrej Nadziei odbywało się w środku zimy, w czasie najgroźniejszych sztormów (Santos 1969 6).

Gdyby wypłynięcie z Lizbony nastąpiło później, a przeprawa przez Przylądek Dobrej Nadziei nie odbyła się przed połową lipca, statki nie byłyby w stanie skorzystać z odpowiedniego monsunu i byłyby zmuszone zimować w jednym z portów na wschodnim wybrzeżu Afryki, w Mozambiku. W tym przypadku podróż mogła zakończyć się dopiero prawie rok później, w kolejnym miesiącu maju. Jedynie w nagłych przypadkach zalecano, aby po zbyt późnym przekroczeniu Przylądka kontynuować podróż trasą na wschód od Madagaskaru, aby zakończyć ją w tym samym roku.

Pobyt statków w Indiach w normalnych okolicznościach wynosił tylko trzy lub cztery miesiące. Wypłynięcie z powrotem do Portugalii, z Cochin lub Goa, następowało pod koniec grudnia lub na początku stycznia następnego roku, aby wykorzystać monsun północny, który prowadził statki do Przylądka Dobrej Nadziei, przez kanał Mozambicki lub przez pełny Ocean Indyjski. Przejście na Atlantyk mogło się więc odbyć w lutym, pozwalając skorzystać z korzystnych wiatrów, które normalnie doprowadzały statki do Lizbony w lipcu lub sierpniu, po powrocie przez Azory.

4. Statki: rodzaj i wymiary

Informacje dostępne na temat statków przepływających przez szlak przylądkowy nie są skąpe, chociaż nie zawsze jasne. Terminologia używana w większości źródeł do oznaczania statków biorących udział w armadach indyjskich jest niejednoznaczna, różni się w zależności od autorów, czasu i okoliczności. Trudno jest ustalić minimalnie rygorystyczne kryteria identyfikacji statków, gdy oznaczenia statku, *nau*, *naveta*, *galeão*, *urca* ou *patacho* przeplatają

się często bez możliwości klarownej identyfikacji. Jako przykład można podać stosowanie terminów *nau* i *galeão*, występujące przemiennie w tym samym czasie przez różne rodzaje źródeł, w odniesieniu do ich związku z tonażem danego statku. Ten brak jednolitości jest również jednym z głównych problemów z danymi zebranymi w niedawnej próbie usystematyzowania informacji o statkach armad w XVI wieku (Costa 1993). Do 1540 r. Termin „statek”, czyli „*nau*” wydaje się odnosić się do statku większego niż statek nazywany galeonem (*galeão*). Okres niepewności trwa do 1560 r., kiedy to odwraca się znaczenie obu oznaczeń. Według innych autorów, rozróżnienie między statkami i galeonami miałoby charakter funkcjonalny, co miałoby wpływ na architekturę statków: statek byłby zasadniczo statkiem komercyjnym, podczas gdy galeon byłby raczej uważany za jednostkę wojenną (Domingues i Guerreiro 1989b, 117). Z tych wszystkich powodów oraz aby uniknąć pomyłek, nawet przy ryzyku nadmiernego uproszczenia, zdecydowano się w tej pracy odwołać się do ogólnego oznaczenia statku, aby odnieść się w zasadzie do wszystkich jednostek armad indyjskich, chyba że wyraźnie określono inaczej.

Jeśli chodzi o ewolucję rozmiarów statków, w przeciwieństwie do tego, co dzieje się z brakiem rygoru terminologicznego, piszący są znacznie bardziej zgodni. Według autorów takich jak Gomes Solis, João Pereira Corte-Real, Estácio do Amaral i Severim de Faria, badających przyczyny kryzysu i schyłku armad indyjskich zawodowej pod koniec XVI i w pierwszej połowie XVII stulecia, ewolucja podążała bardzo wyraźną trajektorią.

W pierwszych dziesięcioleciach XVI wieku, jeszcze za panowania Manuela I (1495-1521), statki nie przekraczały ładowności 300-400 ton i tylko w wyjątkowych przypadkach osiągały 500 lub 600 ton. Za panowania Jana III (1521-1557), ze względu na rosnące potrzeby finansowe Korony rozpoczął się proces zwiększania gabarytów statków, które w połowie XVI wieku zaczęły zbliżać się do 1000 ton. To przewymiarowanie statków miało na celu przetransportowanie jak największej ilości ładunku i rzekomo odstraszać wielkością. Jednak niefortunna sekwencja serii katastrof w latach pięćdziesiątych XVI wieku, która wywarła ogromne wrażenie na opinii publicznej i u niektórych bardziej oświeconych i wpływowych osobach, wywołała krytyczny ruch w związku z konsekwencjami nadmiernego obciążenia statków i ograniczonej funkcjonalności tak dużych statków. Zgodnie z tym, ustawodawstwo zostało stworzone za panowania Sebastiana I (1557-1578) zmniejszyło średni tonaż statków płynących do Indii. Jednak pod koniec wieku, ponownie pojawiła się tendencja do zwiększania statków, częściowo z powodu rosnących przewozów pieprzu i przygotowania armad dla inwestorów prywatnych, których głównym celem była maksymalizacja zysków.

Wraz z upływem XVII wieku zło spowodowane nadmiernymi wymiarami statków narastało ponownie, a ich negatywne konsekwencje dla Korony stały się ewidentne. Dla kilku siedemnastowiecznych autorów jedną z przyczyn upadku armad indyjskich była zła strategia portugalskiego przemysłu stoczniowego, która nalegała na budowanie ogromnych „pływających Babilończyków” bez niezbędnych środków ich zabezpieczania. Rezultatem tych krytyk było ponownie zmniejszenie średniej ładowności statków do 400-500 ton.

Ta periodyzacja, prześlędzona głównie na podstawie zeznań ówczesnych autorów, częściowo znajduje potwierdzenie w innych rodzajach danych, a także w niektórych wynikach obecnych badań. Maria Leonor Freire Costa, pomimo korzystania z ograniczonej próby, z fragmentarycznymi informacjami i pewnymi błędami chronologicznymi, ostatnio próbowała usystematyzować dostępne dane (por. Costa 1993, Załączniki - Tabela II). Jej wyniki nie są zupełnie jednoznaczne i nieco inne, niż te, wcześniej proponowane. Jest pewne, że można zaobserwować wzrost średniego tonażu statków do końca panowania króla Jana III (1521-1557), ale nie można zapominać o dużej niejednorodności ładowności statków armad indyjskich. Wśród dziesięciu statków gotowych w roku 1503, był jeden 100 tonowy, jeden 150 tonowy, jeden 160 tonowy, jeden 300 tonowy, trzy 350 tonowe, jeden 450 tonowy, drugi 500 tonowy i ostatni 700 tonowy. W roku 1537, w próbie dziewięciu przypadków, dwa to 120-tonowe galeony, trzy to 150-tonowe statki, inny statek – 220 tonowy, kolejne dwa – 280 tonowe, a największy - 386 tonowy, co odpowiada wyraźnie niższej średniej. Między 1550 a 1556 rokiem zidentyfikowano trzy statki o wadze 900-1000 ton (São João, São Bento i Graça), podczas gdy w latach 1566-1589 tylko jeden galeon osiągnął 750 ton, a reszta to statki około 400-500 tonowe.

O wiele bardziej wyraźna wydaje się seria danych ustalona przez Bentleya Duncana dla całkowitego tonażu portugalskiej floty pływającej do Indii w XVI i XVII wieku (por. Subrahmanyam 1995, 86, 121, 201) [JK: Subrahmanyam 2012, str. 65, 93, 150, 172, 193]. Zgodnie z proponowanymi wartościami (całkowity tonaż i liczba statków), średni tonaż statków opuszczających Lizbonę stale rósł w XVI wieku, z 283 ton w latach 1501-1510 do 1144 ton w latach 1591-1600. Ten odczyt wydaje się jednak być nadmiernie „geometryczny” i błędnie oceniać potencjalny tonaż statków indyjskich.

Bardziej wyważona i uważna na szczególne okoliczności każdego historycznego okresu Armady, choć nie zawsze systematyczna, jest synteza zaproponowana przez Magalhães Godinho. W pierwszych trzydziestu latach XVI wieku najczęstszy tonaż wynosiłby około 400 ton, z wahaniami między 350 a 600; w połowie stulecia wahania wzrosłyby do 500-1000 ton. W 1570 roku regulowano tonaż od 300 do 450 ton, ale najwyraźniej nie był on całkowicie przestrzegany, ponieważ na początku XVII wieku ładowność statków wynosiła 600 ton. Na przełomie wieków zaczęły pojawiać się ogromne statki o ładowności 1500 i 2000 ton (Godinho 1968, 676).

Podsumowując, wzrost średniego tonażu statków wydaje się być bezsporny dla pierwszej połowy XVI wieku, pomimo niejednorodności rozmiarów, które można zweryfikować między tonażem najbardziej znanych statków, zwykle między 200 a 600 ton. W latach pięćdziesiątych XVI wieku największe statki osiągały 1000 ton. Po kilku poważnych katastrofach podjęto próbę odwrócenia tego trendu przewymiarowania statków. Jednak pod koniec wieku ogromne statki ponownie stały się powszechne, teraz znacznie powyżej tysiąca ton, trend, który się utrzymywał. przez pierwsze dziesięciolecia XVII wieku, aż do kolejnej serii klęsk i krytyki ponownie zalecającej stosowanie mniejszych statków.

5. Załogi

Rekrutacja ludzi potrzebnych do wsparcia portugalskich armad indyjskich była problemem, który pojawił się wkrótce po rozpoczęciu całego przedsięwzięcia. Problem dotyczył ilości i jakości. Po pierwsze, był często brak wykwalifikowanych osób do służby na statkach, które corocznie opuszczały Lizbonę w drodze na wschód.

Potrzeby w zakresie żeglarzy i żołnierzy do regularnego funkcjonowania szlaku przez Przylądek Dobrej Nadziei i obrony majątku w Indiach były znaczne od pierwszych lat XVI wieku, zwłaszcza biorąc pod uwagę słabe zasoby demograficzne Portugalii kontynentalnej. Dlatego szybko stało się problemem, jak obsadzić istniejące wakaty w armadach odpowiednio wykwalifikowanym personelem. Zachęcanie rzeczywistymi lub iluzorycznymi, łatwymi i ogromnymi zyskami na ziemiach Wschodu nie zawsze wystarczało, bo wiadano o wysokiej śmiertelności spowodowanej chorobami i wypadkami wśród ludzi na pokładzie. Diogo de Couto potwierdza, że z 4000 mężczyzn zaokrętowanych we flocie w Lizbonie w 1571 roku około połowa zginęła. Według Charlesa Boxera, tylko 2495 z 5228 żołnierzy zaokrętowanych w Lizbonie w armadach w latach 1629-1634 przybyło na ratunek Goa. Podobne świadectwa przekazują nam także misjonarze jezuicki, którzy towarzyszyli w tych wyprawach w drugiej połowie XVI wieku. Ojciec Pedro Boaventura w dramatyczny sposób opisuje wydarzenia, których doświadczył na statku, którym podróżował w 1565 roku. Zachorowali prawie wszyscy, a średnio umierało od 6 do 9 osób dziennie (*Documenta Indica*, VI, 455).

Na początku XVI wieku każdy statek wymagał załogi liczącej około 100 ludzi, ale liczba ta podwoiła się wraz z upływem dziesięcioleci i wzrostem wielkości statków. Ponadto powszechne było przyjmowanie ludzi zdolnych do walki na terenie Indii do obrony armady w przypadku ataku. Rezultatem była często obsada i kilkaset osób na każdym statku.

W 1500 roku flota trzynastu żaglowców pod dowództwem Pedro Álvaresa Cabrała przewoziła od 1200 do 1500 osób, w tym żołnierzy. W 1501 roku armada dowodzona przez João da Nova przewoziła od 350 do 400 ludzi na czterech statkach, średnio blisko 100 osób na statek, liczba, która wydaje się utrzymywać na początku istnienia armad. W następnych latach Vasco da Gama, Afonso de Albuquerque, Lopo Soares de Albergaria, Francisco de Almeida i Tristão da Cunha stanęli na czele oddziałów, ale ich liczebność jest często nieznana. W każdym razie, zaokrętowano od jednego do dwóch tysięcy żołnierzy, prawdopodobnie poza marynarzami. W 1509 r. flota marszałka D. Fernando Coutinho miała zabrać 3000 ludzi na zaledwie piętnaście statków, co jest wartością zbliżoną do trzeciej wyprawy Vasco da Gamy do Indii w 1524 r. W 1518 r. Dziewięć statków floty Diogo Lopes Sequeiry zaokrętoowało oprócz załogi od 1500 do 1600 żołnierzy, a w 1528 roku blisko 4000 żołnierzy z armady składającej się z 13 statków, które opuściły Lizbonę pod rozkazami Nuno da Cunha. Ta średnia blisko 300 ludzi na statek powtórzyła się w 1531 r., kiedy armada Pedro Vaz do Amarala przewoziła 1500 ludzi na pięciu statkach.

Gdy zagrożenia na morzu związane z działaniami wroga wzrosły, zaopatrywanie armad w żołnierzy stało się niemal obowiązkowe, co spowodowało regularny wzrost liczby osób na pokładzie. Pod koniec stulecia liczba ta znacznie wzrosła. Według Inácio Guerreiro i Contente Domingues statek S. Filipe, działający w latach 90-tych XV wieku, przyjął na pokład 196 marynarzy i 352 żołnierzy (por. Domingues i Guerreiro 1989a: 121). W 1602 r. Statek S. Roque miał przewozić łącznie 583 pasażerów (Matos 1989: 341), a w 1605 r. w armadzie składającej się z pięciu statków 1230 żołnierzy i 575 marynarzy udało się do Indii (Biblioteca da Ajuda, 51-VI-54, nr 1).

/.../

6. Kapitanowie mianowani między 1497 a 1700 rokiem.

/nie przetłumaczone/

7. Finansowanie podróży

Po klasycznych już pracach Virgíni Rau, Gentil da Silva, Jacques Heers i Magalhães Godinho, w ostatniej dekadzie zaczęły pojawiać się prace, które dają lepsze zrozumienie uwarunkowań finansowych, na których opierała się ekspansja Portugalii na Wschód, a w szczególności, które były podstawą początkowego funkcjonowania armad indyjskich. Są to m.in. prace KS Mathew i Marques de Almeida dotyczące roli Korony i osób prywatnych w finansowaniu armad (Mathew 1983: 158-169 i Almeida 1993), które pozwalają pogłębić analizę nakładu finansowego niezbędnego do utrzymania regularnej eksploatacji trasy przyładowej. Z drugiej strony, upowszechnianie prac nad strukturą dochodów i wydatków Korony w tym czasie (Pereira 1983 i 1984 na początku wieku oraz Rooney 1994 w końcu XVI wieku) pozwala nam również ocenić bardziej dokładnie koszty i przychody związane z armadami w budżecie portugalskiego państwa.

Idea monopolu Korony na sprowadzanie przypraw korzennych a, z drugiej strony, całkowita zależność władców Portugalii od zagranicznych finansistów, zostaje w ten sposób sprowadzone do ich rzeczywistych proporcji. Można zatem spojrzeć i z perspektywy królewskiej inwestycji w całe przedsięwzięcie i z perspektywy udziału kapitału prywatnego, krajowego i zagranicznego, podkreślając współzależność między oboma wkładami w sukces przedsięwzięcia. Rzeczywiście, jeśli Korona odegrała decydującą rolę w kierowaniu ekspansjonistyczną polityką, kupcami i bankierami, zarówno krajowymi, jak i zagranicznymi, byli oni również niezbędni do uruchomienia i konsolidacji regularnego szlaku handlowego między Lizboną a Oceanem Indyjskim. Działo się to na dwa sposoby: jeden bardziej natychmiastowy, poprzez finansowanie i bezpośrednie przygotowanie niektórych statków wchodzących w skład armad, a drugi, w pewnym stopniu pośredni, poprzez udzielanie Koronie pożyczek w celu zapewnienia inwestowania we własne statki.

Zainteresowanie inwestorów prywatnych wzrosło jednak dopiero wtedy, gdy pozytywne handlowe związane ze szlakiem przyładowym stały się oczywiste. Tymi inwestorami byli w

pierwszej kolejności Włosi (Florentczycy, Genuńczycy i Kremonczycy) i Niemcy, a w drugiej kolejności Portugalczycy i inwestorzy z Burgos. Wśród Włochów dominowały nazwiska Bartolomeo Marchione, Girolano Sernigiego, Lucasa Geraldiego, Andrei Corsali, Leonardo Nardi oraz rodzin Frescobaldi, Gualterrotti i Affaitadi, które były reprezentowane przez ich przedstawicieli w Lizbonie lub później we współpracy z Portugalczykiem Mendesem (Mathew 1983: 158-162 i Almeida 1993: 48-54). Jeśli chodzi o Niemców, którym król Manuel udzielił ważnych przywilejów na posiadanie kopalni miedzi i srebra, głównymi postaciami byli Welser, Fugger i Hoechstetters z Augsburga, Imhoffs i Hirschvogel z Norymbergi i jeszcze inni mniej znani jako Herwartowie, Schetz lub Cron. Wszyscy ci kapitaliści uczestniczyli w wysyłaniu statków do Indii, budowie statków, a nawet zaokrętowaniu na nich (na przykład przypadek Sernigi i Corsali). Innymi obcokrajowcami zaangażowanymi w ten biznes byli kupcy z Burgos, tacy jak Haro czy Malvenda, których statki „burgudzkie” w drodze na Ocean Indyjski były powszechne.

Ale także niektórzy Portugalczycy, chrześcijanie i niechrześcijanie, zostali zmobilizowani, sami lub we współpracy z obcokrajowcami: D. Álvaro de Bragança, Jorge Lopes "Bixorda", rodzina Mendes, D. Nuno Manuel, Fernando de Noronha, Job Queimado, a nawet nawigatorzy takie jak Afonso de Albuquerque i Tristão da Cunha uczestniczyli z własnym kapitałem, aby sfinansować niektóre wyprawy. Ale najczęściej cytowani w dokumentacji są Duarte Tristão i jego syn Vicente Gil, którzy kilkakrotnie wysyłali swoje statki do Indii. Ocena relatywnej wagi kapitału królewskiego i prywatnego jest problematyczna, ponieważ środki finansowe Korony w dużej mierze wynikały z pożyczek zaciągniętych od domów finansowych w Lizbonie. Co więcej, dla bankierów znacznie bezpieczniejszą strategią było postawienie na finansowanie armad przez Koronę, niż bezpośrednie ryzykowanie swoich środków.

Z syntetycznej tabeli przedstawionej przez Marquesa de Almeidę w celu identyfikacji głównych inwestorów w armadach indyjskich w latach 1500-1549 można zauważyć, że bezpośrednie inwestycje prywatne w podróże do Indii uległy znacznemu zmniejszeniu po panowaniu króla Manuela. W 1500 roku trzy z trzynastu statków armady Álvaresa Cabrala były własnością prywatną (Sernigi, Marchione, Frescobaldi, D. Álvaro de Bragança i inne). W 1501 roku było to dwa na cztery; w 1502 r. pięć z dwudziestu, a w następnym roku siedem z dziewięciu. Do 1521 roku obecność prywatnych statków była prawie stała. Odtąd ten trend maleje; Duarte Tristão lub Vicente Gil uczestniczyli ze statkiem w armadach z lat 1524, 1525, 1526, 1528, 1532, 1536, 1540 i 1542, ale są wyjątkami; Jorge Lopes uczestniczy w latach 1523 i 1530. Dopiero w latach czterdziestych XVI wieku pojawiają się ponownie inne nazwiska: na przykład Jacome Tristão, Diogo Rabello, Lucas Geraldies i Bernardo Nacer lub Misser Bernardo.

W drugiej połowie XVI wieku i dopiero od lat siedemdziesiątych XVII w. powszechne stało się korzystanie przez Koronę z kontraktów z prywatnymi armatorami, którzy zobowiązywali się przygotować określoną liczbę statków rocznie, oprócz tych dostarczonych

przez Koronę. W końcu XVI wieku początkowo powrócono do bezpośredniego królewskiego zarządzania wyprawami, ale wkrótce potem popularne stało się oddawanie przez Koronę zarządzania armadą inwestorom prywatnym. Za wzrost prywatnych inwestycji na trasie przyładkowej odpowiedzialni tacy armatorzy, jak Luís César, Manuel Caldeira, a potem, ze względu na trudności, z jakimi borykali się poprzedni, firmy należące do Jacome Gomes Galego, Jerónimo Duarte i Manuel Mendesa z Indii, Marcos de Góis, Manuel Jorge de Lisboa i innych (Godinho 1968, 677). Pod koniec stulecia, mając na celu zagwarantowanie z góry przychodów i przeniesienie części ryzyka związanego z podróżami, Korona zdecydowała się na reżim kontraktowy, zarówno przy wykonywaniu podróży, jak i przy budowie i dostawach statków.

8. Historyczna ewolucja Carreira da India

Sytuacja materialna królestwa i posiadłości portugalskich na Wschodzie oraz żywotność Armady były ściśle ze sobą powiązane. Poziom rentowności i opłacalności armad indyjskich był nie tylko ważnym znakiem globalnej sytuacji Imperium Portugalskiego, ale także elementem, który je aktywnie warunkował. Było to zjawisko złożone, pozostające w ciągłej interakcji z otaczającymi je okolicznościami. Ma to związek nie tylko ze względu na wewnętrzną koniunkturę Portugalii i jej imperium, ale także w kontekście międzynarodowym, w Europie i na Oceanie Indyjskim.

8.1 - Oddziaływanie trasy przez Przylądek Dobrej Nadziei

Ocenę wpływu otwarcia szlaku przyładkowego na międzynarodowe obroty handlowe można podzielić na dwa główne aspekty. Uważamy, że przedmiotem analizy są europejskie obroty handlowe i sieci handlowe Oceanu Indyjskiego. Chociaż dość odrębne w przestrzeni i w postaciach głównych bohaterów, działających autonomicznie przez kilka stuleci, te dwa międzynarodowe systemy wymiany handlowej wpływały na stare średniowieczne, lewantyńskie szlaki dostaw przypraw korzennych i innych orientalnych luksusowych towarów w całym basenie Morza Śródziemnego. Był to handel od dawna zdominowany przez kupców weneckich, począwszy od Bejrutu, Kairu i Aleksandrii, do których kupcy arabscy przywozili swoje cenne towary.

Otwarcie trasy przyładkowej przez Vasco da Gamę, pod koniec XV wieku, przyniosło silną transformację istniejącego status quo, umożliwiając ustanowienie pierwszego bezpośredniego połączenia handlowego między Europą a Wschodem. Dla niektórych autorów jest to decydujący moment dla powstania zaczątków światowej gospodarki; w przypadku innych tylko dodatkowy element, nie mający szczególnego znaczenia, dodawany do wcześniej utworzonych sieci wymiany.

Ta przeciwstawność perspektyw wynika w dużej mierze z perspektywy, którą przyjmujemy, aby skupić się na problemie. Jeśli skupimy się na analizie Europy, portugalskie przedsięwzięcie może być postrzegane jako początek nowożytności, umożliwiając stworzenie

nowej sieci redystrybucji produktów orientalnych, która konkuruje i zastępuje stary średniowieczny system, skoncentrowany na basenie Morza Śródziemnego. Ustanowienie rocznego cyklu armad indyjskich pociągnie za sobą bardzo silne zakłócenie w tradycyjnych obiegach handlowych produktami orientalnymi, powodując niemal natychmiastowe zmniejszenie ilości przypraw przewożonych szlakiem Morza Czerwonego. Dostępne wskaźniki wskazują na poważne zmniejszenie jej przepływu przez Egipt (Mathew 1983, 202 i Chaudhuri 1989, 67), co było postrzegane z wielkim niepokojem w Wenecji (Subrahmanyam 1995, 91).

Między 1500 a 1530 rokiem trasa przyładkowa w dużej mierze wyparła szlak lewantyjski, jako główne źródło dostaw przypraw do Europy, choć nie likwidując go całkowicie, ponieważ nie można było zdusić lub kontrolować handlu przez Morze Czerwone. Jednak Lizbona i Antwerpia (gdzie Portugalczycy zakładają fabryki i centra dystrybucyjne) są biegunami, przez które przyprawy promieniują na Europę, przyciągając główne rodziny niemieckich i włoskich dealerów i bankierów. Marże zysku były niezwykle wysokie, a wolumen tego handlu odpowiadał około 75% wartości handlu zbożem na Morzu Śródziemnym (por. Pearson 1990, 57).

Następną dekadę (1530-40) niemal jednogłośnie określa się jako moment, w którym następuje istotne odwrócenie trendu: odradza się ruch lewantyński i zmniejsza się rola trasy przyładkowej w zaopatrywaniu rynków europejskich (Godinho 1981 -83, III, 128-129 i Chaudhuri 1989, 75). Król Jan III zamknął portugalską placówkę handlową w Antwerpii w 1549 roku, wyraźnie zaznaczając moment, w którym Portugalia zrzekła się roszczeń do monopolizacji dostaw europejskiego rynku przypraw. Morze Śródziemne po raz kolejny stało się ważną opcją dla zaspokojenia potrzeb europejskich, a w Wenecji ponownie rozkwitły rezerwy przypraw korzennych, osiągając poziomy podobne do tych ze złotych czasów XV wieku.

Jednak poziom konsumpcji tych produktów wzrastał i pomimo konkurencji Lizbona pozostaje ważnym ośrodkiem dystrybucji towarów orientalnych. Dopiero pod koniec XVI wieku pozycja Portugalii spadła do drugorzędnej ze względu na globalne zmiany geostrategiczne, jakie nastąpiły w wyniku walki o europejską hegemonię, w której Portugalia, choć w niewielkim stopniu, była zaangażowana. Unia Iberyjska implikowała zaangażowanie Portugalii w europejskie spory Habsburgów, co przyniosło niemal natychmiastowe konsekwencje dla bezpieczeństwa szlaku przyładkowego na Atlantyku. Od drugiej połowy lat osiemdziesiątych XVI wieku znacznie wzrosły straty statków, spowodowane atakami wrogów i przeładowaniem lub złym stanem okrętów. Podczas gdy między 1571 a 1575 rokiem powróciło 20 z 23 statków wysłanych na wschód, plus dwa wyprodukowane w stocznich indyjskich (powodzenie około 90% rejsów w obie strony), w latach 1586-1590 było tylko 17 powrotów (niektóre ze statków pozostawały na wschodzie) na 30 rejsów, a w kolejnych pięciu latach tylko 9 z 24 rejsów (mniej niż 40%). Sytuacja poprawia się nieznacznie między 1596 a 1605 rokiem (powroty rzędu 50% rejsów wysłanych na wschód), ale w kolejnych latach kryzys się pogłębia: powraca 10 statków z 46 statkach wysłanych z Lizbony (wskaźnik sukcesu nieco powyżej 20%)

Kiedy analizujemy ewolucję liczby powrotów statków kolejnych armad portugalskich z chronologią rozwoju holenderskich interesów handlowych szlakiem przyładowym, jesteśmy zmuszeni stwierdzić, że zagraniczna konkurencja rodziła się trochę z niezdolności Portugalii do zabezpieczenia jej udziału handlu przyprawami w Europie. Niektóre obliczenia dotyczące europejskiej konsumpcji tych produktów i tonażu dostępnego do ich transportu około 1590 r. potwierdzają to przypuszczenie, ponieważ słabość armad indyjskich powoduje ponowną komplementarność tras między Przyłądkiem a Lewantem (zobacz, czy obliczenia Steensgaard 1973, 169-171). Na początku XVII wieku Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) będzie walczyć o opanowanie szlaku przyprawowego i okaże się głównym przeciwnikiem układu lewantyńskiego (Meilink-Roelofs 1962, 135), szybko i zdecydowanie wypierając osłabioną pozycję Portugalii.

Inną perspektywą, z której możemy spojrzeć na międzynarodowy wpływ szlaku przyładowego, jest ta, która koncentruje się na przemianach spowodowanych przybyciem Portugalczyków na Ocean Indyjski. W tym przypadku stanowiska różnych autorów są wręcz sprzeczne ze sobą. Najpoważniejsze z nich stwierdzały, że znaczenie Portugalii na Wschodzie było dość względne - takie jak Van Leur, Steensgaard i Das Gupta. Pierwszego z tych autorów można uznać za inicjatora tezy, która nie przypisuje Portugalczykom więcej niż powierzchowną rolę w organizacji handlu na Oceanie Indyjskim w XVI wieku. Jego zdaniem strategia portugalska była nadal zasadniczo średniowieczna, oparta na grabieży i osobistych ambicjach, nie prezentując spójnego projektu eksploatacji dostępnych zasobów, ani nowoczesnego ducha poszukiwania zysku.

Ta praca miała silne akcenty antykolonialne naznaczone czasem, w którym się pojawiła. Miała kilku zwolenników, wśród których możemy wyróżnić Nielsa Steensgaarda i Ashin das Gupta. Steensgaard, łagodząc nieco podejście Van Leura, nie przypisuje portugalskiemu przedsięwzięciu czysto średniowiecznego charakteru. Woli scharakteryzować je jako moment przejścia między średniowiecznymi rozwiązaniami a nowoczesnymi strukturami wyłaniającego się kapitalizmu komercyjno-financeowego, który skryształizował się w powstaniu VOC, wielkiego zwycięzcy sporu z Portugalczykami, na Oceanie Indyjskim w pierwszej połowie XVII wieku (Steensgaard 1973, 412).

Ashin das Gupta ze swojej strony podejmuje podstawowe argumenty Van Leura i uważa, że przybycie Europejczyków na Ocean Indyjski przez długi czas pozostawało wydarzeniem pobocznym, mającym niewielki wpływ na strukturę handlu w regionie w XVI i XVII wieku (Das Gupta 1982: 428). W przypadku Portugalii relatywizuje wymiar przepływów handlowych kontrolowanych przez Indie, podkreślając rolę lokalnych i regionalnych sieci handlowych innych produktów, takich jak tekstylia i podstawowe produkty spożywcze, które miałyby znacznie większy wolumen i w których Portugalczycy także odgrywali pewną rolę.

W przeciwieństwie do tych interpretacji, które znacznie ograniczały znaczenie obecności Portugalii, w szczególności z punktu widzenia Van Leura, Sanjay Subrahmanyam podkreśla jej strukturalistyczny charakter i niewielką wrażliwość na czasową różnorodność badanych

zjawisk. Charakteryzując portugalską obecność na Oceanie Indyjskim jako archaiczną w porównaniu z modelem holenderskim, zapomina się, że każda z nich jest owocem swojego czasu i dzieli je sto lat. M.N. Pearson z kolei potępia interpretacje, na które silnie wpłynął XIX-wieczny pogląd i „rasistowskie wyjaśnienia wywodzące się z darwinizmu i wiktoriańskiej samooceny” (Pearson 1990, 145), które mają tendencję do dewaluacji pionierskiej roli Portugalczyków na wschodzie.

K. S. Mathew z kolei podkreśla destrukcyjny charakter, jaki niektórzy przypisują przybyciu Portugalczyków, podkreślając, że ich ataki były skierowane głównie przeciwko muzułmanom. Autor ten podkreśla regularny i centralizujący charakter portugalskiego handlu na Oceanie Indyjskim, który był czymś bardzo odmiennym od sporadycznych i nieciągłych praktyk tradycyjnego handlu w regionie.

Tym, którzy twierdzą, że portugalskie armady indyjskie odegrały niewielką rolę w grach i równowadze sił w Azji, Chaudhuri odpowiada bardziej rozbudowanym wyjaśnieniem, które może zostać wzmocnione przez typologię ujawnioną przez Subramanyam w celu scharakteryzowania głównych państw azjatyckich XVI wieku. Fakt, że Portugalczycy nie wpłynęli w decydujący sposób na ewolucję historii tych państw, wynikał w dużej mierze z morskiego charakteru ich przedsięwzięcia i niewielkiego zainteresowania osadnictwem na kontynencie. Z drugiej strony, pomimo narzucenia wielkiej potęgi morskiej, Portugalczycy nie byli postrzegani jako poważne zagrożenie polityczne i militarne przez żadne z wielkich państw azjatyckich, bo nie zakłócali sieci dystrybucji towarów poszukiwanych przez ich arystokratyczne elity. (Chaudhuri 1989, 79).

Istnieją na to dowody: w handlu przyprawami, ilość transportowana przez Portugalczyków do Europy zawsze pozostawała niewielką częścią całości lokalnej konsumpcji. Tylko 25% przypraw korzennych produkowanych w Indiach było kierowane na rynki europejskie, daleko mniej na przykład od wolumenu kupowanego tylko przez rynek chiński.

Podsumowując, godząc interpretacje, wydaje się oczywiste, że otwarcie szlaku przyładowego miało znaczące skutki zarówno w Europie, jak i na Oceanie Indyjskim, nawet jeśli jego względne znaczenie było mniejsze, niż pierwotnie sądzono. Po pierwsze, szlak lewantyński przeżywał poważny wstrząs do lat 1530-40, a nawet gdy odzyskał część swojej dawnej witalności, utracił wyłączone połączenie między Europą a Wschodem. Z drugiej strony, na Oceanie Indyjskim nie można lekceważyć przybycia Portugalczyków, nawet jeśli wielkość towarów przewożonych szlakiem przyładowym nie ma decydującego znaczenia dla ogólnej wielkości transakcji handlowych na Oceanie Indyjskim. Wprowadzenie bezpiecznego dla Europejczyków systemu nawigacji między Europą a Azją samo w sobie było środkiem, który znacznie zakłócił lokalną równowagę żeglugową.

Z tej perspektywy trasa przyładowa była z pewnością pierwszą wielką trasą oceaniczną w czasach współczesnych i tą, która zapoczątkowała regularne stosunki handlowe między dwoma światami dotychczas aktywnymi gospodarczo, ale mało komunikującymi się ze sobą

bezpośrednio. Bardziej niż przekroczenie Atlantyku, łączące Sewillę z Nowym Światem, portugalskie armady indyjskie uruchomiły pierwsze tryby światowej sieci handlowej.

8.2 - Zmienne występujące: starty, powroty i straty

Aby uzyskać dokładniejszą wiedzę na temat zmian ilościowych w ruchu portugalskich armad indyjskich, konieczne jest uwzględnienie większej liczby zmiennych niż tylko liczba wypłynięć statków z Lizbony, jak to czasami ma miejsce. W tym celu, oprócz statystycznego rankingu armad, wskazane jest opracowywanie różnych rodzajów zdarzeń – wejścia na mieliznę lub zderzenia ze skałą, zatonięcia, ataku wroga, zimowania w trasie, nagłego przerwania podróży w celu pospieszenia na ratunek. Zdarzenia te mogą mieć wpływ na liczbę statków podczas podróży w obie strony.

Główny zestaw danych statystycznych przez długi czas pochodził od Magalhães Godinho i Charlesa Boxera. Dane te są zwykle powtarzane przez wszystkich, którzy z jakiegokolwiek powodu potrzebowali skorzystać z tego typu informacji (por. Boxer 1981 i Godinho 1990). Pierwszy znaczący wkład w ich rewizję można przypisać, słusznie, João Vidago, pomimo sporów, jakie mogą mieć miejsce w odniesieniu do metody przedstawiania informacji (Vidago 1969 i 1975). Próbując pójść nieco dalej tą ścieżką, ostatnio podjęto próbę usystematyzowania dostępnych danych (Lopes, Frutuoso i Guinote 1992 i 1998), z których niektóre są nowe i nie są jeszcze ostateczne, co posłuży za podstawę dla niniejszej analizy. Dzięki nim możemy śledzić zmiany głównych zmiennych w interesującym nas okresie.

Jeśli chodzi o liczbę wypłynięć, jeśli dokonamy ich pięcioletniego podziału, widzimy (patrz tabela 1), że trend gwałtownie spada w porównaniu z pierwszą dekadą XVI wieku. Nie licząc floty Vasco da Gama, 166 statków opuszcza Lizbonę do 1510 r., średnio 15 rocznie, a wartość ta nie zostanie ponownie osiągnięta. W kolejnych pięcioletnich okresach wypłynięcia osiągają wartości między 46 a 48 statków (średnio 9-10 rocznie), między 1526-30 a 1536-40 to 37-42 (średnia roczna 7-8 statków) a po pewnych oscylacjach, gdy zbliżała się druga połowa XVI wieku, liczba ta ustabilizowała się na długi czas w armadach składających się z 5-6 statków.

Tak więc początkowo istnieje gwałtowna tendencja spadkowa po pierwszych latach, gdy budowano zręby Indii Portugalskich (Estado da India), kiedy konieczne było wysłanie dużych armad, z wystarczającą liczbą statków, które pozostały na Oceanie Indyjskim, aby skonsolidować tam portugalską obecność (armady 1502 i 1504 do 1510, wszystkie znacznie powyżej tuzina statków). Następuje okres z pewnymi wahaniami liczby wypłynięć, sięgający połowy wieku, co wydaje się wynikać z tendencji do stabilizacji liczby wypłynięć na wzór regularnej trasy handlowej oraz potrzeb militarnych, gdy Estado da India jest okresowo zagrożone przez wrogów i potrzebuje znacznych posiłków. Widać to w szczególnych okolicznościach, takich jak z 1533 r. (19 okrętów) i podczas obu oblężeń w Diu w latach 1537-38 i 1547-48 (z wysłaniem 23 statków w każdym z tych okresów dwuletnich). W drugiej połowie XVI wieku oscylacje są znacznie mniejsze, widać stabilizację liczby wypłynięć z

Lizbony; w ciągu zaledwie dwóch lat przekraczają siedem statków (1551 i 1590) lub spadają poniżej czterech (1594 i 1597).

Jeśli chodzi o arribady (sytuacje, w których statki, z powodu trudności nawigacyjnych, złego stanu lub innych przeszkód, były zmuszone do powrotu do Lizbony, nie kontynuując podróży w tym samym roku), widzimy, że przez prawie całe stulecie utrzymywały się na poziomach poniżej 5% i tylko sporadycznie liczba ta rosła do 10% (1541-45, 1551-55 i 1581-1590). Jednak po 1581 roku arribady znacznie wzrosły, przekraczając 15%.

Aby mieć bardziej szczegółowy obraz, pośród wszystkich analizowanych zmiennych, należy uwzględnić problem strat statków armad indyjskich. Jest to temat, którym zwykle zajmowano się w kontekście morskich tragedii. Chociaż później poświęcono temu tematowi bardziej szczegółowe analizy, warto od razu odnotować liczbę około 19% strat dla wszystkich podróży w obie strony wykonanych przez indyjskie armady portugalskie. Spośród 754 statków opuszczających Tag między 1497 a 1600 rokiem, 143 uległo rozbiciu, zatonięciu, przejęciu podczas tranzytu przez Ocean Indyjski. Jest to wartość wyższa niż niektóre wcześniejsze szacunki (patrz Lopes, Frutuoso i Guinote 1998) i także wyższa niż szacowana w kastylijskiej armadzie indyjskiej, gdzie według Chaunu straty są znacznie niższe (por. Cerezo Martinez 1988: 16). Między 1601 a 1700 rokiem 86 statków z 400 przygotowanych do opuszczenia Lizbony zostało utraconych, co stanowi nieco ponad 20%.

Podsumowanie ruchu portugalskich armad indyjskich (1497-1700)

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

Periodo	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.

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Okres opuściły Lizbonę straty łączne przybycie do Lizbony straty w % przybycie do Lizbony w %

Tłumaczenie adnotacji

- * straty nie obejmują 3 statków wykonanych w Indiach

- ** wartość ta nie uwzględnia podróży rozpoczętych w Indiach

W XVI wieku najbardziej krytycznymi okresami pod względem całkowitych strat były okresy podróży rozpoczętych w latach 1500-1510 (około 20% podróży w obie strony) w latach 1521-30 (26,5%, w latach 1526-30 osiągających 32,4%), 1551-65 (26,6%, 1551-55 sięgający 33,3%) i 1581-95 (gdzie awarie rosły z 21,4% do ponad 54%). W XVII wieku całkowite straty zwykle

przekraczają 20%, osiągając wartości powyżej 30% w latach 1606-1610 i 1621-1625. Podział tych strat na fazę podróży, lokalizację i przyczynę zostanie dokonany później.

Przypłynięcia do Indii stanowiły około 85% (641 przypadków na 754, według obliczeń ustalonych z Lopes, Frutuoso i Guinote 1992), pozostając między 1564 a 1575 na poziomie 100%, a zwykle między 89-90%. W ujęciu dziesięcioletnim dopiero w ostatniej dekadzie stulecia wartości te wynosiły 70% statków opuszczających Lizbonę. Trend ten utrzyma się w następnym stuleciu.

Liczbę podróży trudno dokładnie ustalić, szczególnie we wczesnych latach XVI wieku. Źródła są niepełne, niejasne lub sprzeczne we wskazaniu armad powracających do Lizbony. Wiele statków pozostało na Oceanie Indyjskim w misjach wojskowych, a inne powróciły dopiero kilka lat po wypłynięciu. Ustalone dotychczas liczby pozwalają nam jedynie obliczyć minimalne wartości powrotów (Lopes, Frutuoso i Guinote 1992: 226-237), które wskazują na blisko 80% statków przybywających na Ocean Indyjski w XVI wieku (około 67 % wypłynąć z Lizbony). Oznacza to, że jeśli te prowizoryczne wartości są zbliżone do rzeczywistości, co najmniej 4 na 5 statków przybywających na Ocean Indyjski powracało (2 z 3 statków, które opuściły Tag). W XVII wieku wartości te znacznie spadły: z 400 statków gotowych do opuszczenia Lizbony i około 300, które przyplwają na Ocean Indyjski, mamy tylko 189 powrotów.

Jeśli chodzi o ostateczny wskaźnik sukcesu podróży w obie strony (powrót do Lizbony), widzimy, że w XVI wieku utrzymywał się na poziomie 57,5%, chociaż z wieloma cyklicznymi wahaniami i z różnych powodów. Na początku XVI wieku wiele statków nie dotarło do Lizbony, ponieważ od początku planowano, że pozostaną na wschodzie, co ma miejsce jeszcze w pierwszej połowie XVI wieku. Dopiero po ustabilizowaniu ruchu armad indyjskich i redukcji armad wojskowych, powroty regularnie wzrastają powyżej 50%: między 1531 a 1545 rokiem sięgają blisko 70%, a między 1561 a 1575 powyżej 90% (95,7% w latach 1571-75, chociaż w tym przypadku niektóre okręty wyprodukowane w Indiach są włączone do armady powrotnej. Nie zapominajmy jednak, że odwrotność tego wskaźnika - który moglibyśmy błędnie nazwać wskaźnikiem awaryjności - obejmuje nie tylko statki pływające i straty, ale także statki, które pozostały na Oceanie Indyjskim W XVII wieku, chociaż dostępne dane są niekompletne i nie zawsze wiarygodne, wskaźnik sukcesu jest znacznie niższy: tylko 35,5% między 1601 a 1650 rokiem.

Od tego czasu, aż do ostatnich dziesięcioleci XVIII wieku, bardzo trudno jest uzyskać pełne dane na temat podróży, choć można zaobserwować wzrost wskaźnika sukcesu odbytych wypraw. Poprawę tę tłumaczy w pewnym stopniu pogarszająca się sytuacja portugalskich armad, ograniczonych do wysyłania 2-3 statków rocznie na wschód.

8.3 – Straty armad indyjskich

Katastrofy morskie armad są, jak wspomniano powyżej, tematem wartym szczególnej analizy, ze względu na ich znaczenie dla badania historii morskiej Portugalii, dla lepszego

zrozumienia relacji ustanowionych między Portugalią a obszarami wokół Oceanu Indyjskiego i oceny pozycji polityczno-wojskowej Portugalii w kontekście europejskim. Takie podejście było ostatnio realizowane (Lopes, Frutuoso i Guinote 1998), chociaż pozostaje wiele otwartych pytań. W tym miejscu zajmiemy się jedynie syntezą wyników uzyskanych w tej próbie periodyzacji, geografii i typologii strat portugalskich armad indyjskich.

Straty w różnych etapach podróży (1497-1650)

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.

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

okres, do Azji, w Indiach powrót przed wyjazdem lub nieznanym razem

Do 1550 r. większość strat występowała w drodze do Indii trasą po pełnym Oceanie Indyjskim a nie przez Kanał Mozambicki (61,3%), podczas gdy w następnym okresie nastąpiło całkowite odwrócenie trendu. Ponad 70% statków zniknęło w trakcie drogi powrotnej. Wyjaśnienie tego jest następujące. Straty do roku 1550 to faza eksploracji nowej trasy i straty, w wielu przypadkach straty były spowodowane brakiem wiedzy o wielu jej niebezpieczeństwach; analizując przyczyny tych strat, widzimy, że wiele z nich jest skutkiem sztormów lub czystego i prostego znikania statków, które nie pozostawiły po sobie śladu. Później straty w drodze powrotnej wynikają początkowo z przeciążenia statków, a następnie z nasilenia się wrogich ataków na statki załadowane produktami ze Wschodu.

Możemy spróbować ustalić bardziej szczegółowo przyczyny strat. Są to straty spowodowane sztormem, błędami nawigacji, wrogimi działaniami korsarzy lub piratów, złym stanem statków, różnymi wypadkami (na przykład pożarem) lub przyczynami nieznanymi. W niektórych przypadkach nawet ta typologia może być niepełna, co powoduje konieczność wskazania kilku przyczyn tej samej straty - przeciążony statek był bardziej podatny na ataki wroga, podobnie jak zły stan techniczny mogła pogorszyć burza itp.

Perdas por Causa (1497-1650) Straty według przyczyny (1497-1650)

Perdas por Causa (1497-1650)

Período	Má Navegação	Tempes-tade	Mau Estado	Sobre-carga	Ataque Inimigo	Incêndio	Desconhecida	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%	

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Błąd nawigacji burza zły stan przeciążenie atak wroga pożar nieznany łącznie

Niestety, biorąc pod uwagę, że nie pozostawili żadnych ocalałych ani innych elementów, które pozwoliłyby nam wiedzieć, co się stało, znaczna część wraków odnotowanych w XVI wieku (ponad 40%) była spowodowana nieznaną przyczyną lub brak jest elementów bezpiecznych dla ich opis. W pozostałych przypadkach najczęściej wymienianą przyczyną jest słaba nawigacja, następnie sztormy i w kolejności malejącej zły stan statków, ich nadmierne obciążenie, pożary w barze lub podczas podróży i dopiero na końcu ataki wroga. Istnieją jednak interesujące linie ewolucji: liczba nieznanych przypadków jest mniejsza niż 30% w drugiej połowie wieku (do tego czasu 52,5%), przy łącznej wadze złego stanu i przeciążenia statków i ataków rosnących wrogów (ponad 40% z 1551 roku wobec nieco ponad 6% w poprzednim okresie), natomiast łączne wartości złej nawigacji i sztormów spadają (z 35% do 25%). W przypadku strat spowodowanych przeładowaniem lub złym stanem statku można wskazać moment, w którym zdarzyło się to z niezwykle częstotliwością: między 1581 a 1595 rokiem jest 19 statków, których zniknięcie przypisuje się tym czynnikom, zawsze w trakcie zwrotu. . Przed tą datą zdarzyło się tylko kilka przypadków, również skoncentrowanych we wczesnych latach 50. XVI w. Straty spowodowane działaniami wroga były natomiast bardzo sporadyczne do 1587 r., Kiedy to Francis Drake zabrał razem statek S. Filipe na statek. Azory, otwierając cykl, w którym ataki wroga prowadzą, bezpośrednio lub pośrednio, do utraty kolejnych pół tuzina statków.

Jeśli przejdziemy teraz do geograficznego rozmieszczenia strat, grupując je według dużych obszarów, otrzymamy następującą tabelę:

Perdas por Zona (1497-1650) Straty według strefy (1497-1650)

Perdas por Zona (1497-1650)

Zona	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	

Tłumaczenie tytułów wierszy z pierwszej kolumny w tabeli powyżej:

wybrzeże półwyspu Iberyjskiego

Azory

południowy Atlantyk i Cabo e Natal (?)

kanal Mozambicki

Afryka wschodnia

Indie

Wybrzeże indyjskie

Inne

Nieznane

Największa liczba strat wystąpiła na obszarze rozciągającym się od południowego Atlantyku, w pobliżu Przylądka Dobrej Nadziei, do końca Kanału Mozambickiego (52 straty w sumie 145 przypadków, co odpowiada blisko 40%). W dalszej kolejności to wybrzeże Indii (18 przypadków), Ocean Indyjski (13 strat) i wybrzeże Afryki Wschodniej, na północ od Kanału Mozambickiego (11). Straty o nieznanej lokalizacji przekraczają 13% (19 przypadków). Ale także tutaj struktura geograficzna ewoluowała w miarę upływu stulecia: straty od południowego Atlantyku do wschodniego wybrzeża Afryki spadły z 60% ogółem do nieco ponad 30%, podczas, gdy wzrosły straty na Azorach (z 1,3 % do 12,3%) lub w nieznanej lokalizacji (od 8,8% do 18,5%). Pozostałe obszary odnotowały znacznie mniejsze różnice.

Jeśli zestawimy dane dotyczące lokalizacji strat ze stratami dotyczącymi fazy wyprawy i jej przyczynami, stwierdzimy, że w pierwszej połowie XVI stulecia więcej strat odnotowano na trasie z Lizbony do Indii, od Przylądka Dobrej Nadziei do wybrzeża półwyspu indyjskiego. Największe straty są z nieznanych przyczyn, słabej nawigacji lub sztormów. W drugiej połowie XVI wieku straty następują w drodze do Indii w Kanale Mozambickim i na wschód od Madagaskaru w kanale indyjskim i mozambickim, ale coraz bardziej koło Azorów lub w nieznanym miejscu, przypuszczalnie na Atlantyku, z powodu przeciążenia, złego stanu statków, sztorm lub wrogich ataków. W każdym razie straty są zawsze częstsze w końcowych

fazach obu tras, w przypadku drogi ku Indiom - w rejonie Przylądka Dobrej Nadziei lub na Oceanie Indyjskim; w drodze powrotnej - bliżej portugalskiego wybrzeża.

9. Propozycja periodyzacji

Ustalenie relacji między zmianami funkcjonowania portugalskich armad indyjskich a sytuacją imperium portugalskiego w ogóle lub w szczególności Estado da India rodzi kilka problemów. Po pierwsze, trudno jest to ustalić ze względu na wzajemność wpływów między kondycją finansową metropolii cesarskiej, wydajnością militarną i gospodarczą portugalskich Indii oraz żywotnością ruchu statków na trasie przyładowej. Ale oprócz tego pojawia się inne pytanie: jaką periodyzację należałoby stworzyć dla historii Estado da India w XVI wieku? Kiedy są okresy ekspansji, regresu lub stabilizacji?

Rzeczywiście, oprócz akceptacji początkowego złotego okresu umiejscowienia się Portugalczyków na Oceanie Indyjskim - aż do śmierci Afonso de Albuquerque w 1515 r., kiedy Estado da India uzyskało już swoją zasadniczą strukturę - jakie są jej dalsze losy? W najbardziej pesymistycznej perspektywie wszystko inne to długi upadek. Ashin das Gupta, odchodząc od badań nad przepływami handlowymi przypraw korzennych na Zachód, wskazuje na lata 30. XVI wieku jako moment zakończenia największego wpływu Portugalii na Wschód (Das Gupta 1982, 427). Inne, mniej surowe oceny, łagodzą tę ewaluację; Chaudhuri zgadza się, że między 1500 a 1515 rokiem nastąpiły największe osiągnięcia Portugalii, ale przypisuje następnemu okresowi (1515-1560) rozkwit Estado da India (Chaudhuri 1989, 66). Po 1560 roku nastąpiły dwa równoległe wydarzenia: z jednej strony utrata ambicji do monopolu na sprowadzanie przypraw korzennych do Europy; z drugiej - rozszerzenie portugalskiej sieci handlowej na Daleki Wschód, do Chin i Japonii.

Wbrew tym, którzy znajdują ewidentne oznaki upadku Portugalii w drugiej połowie XVI wieku, James Boyajian stwierdza, że był to moment największej żywotności dla portugalskiego prywatnego handlu na Wschodzie, a Luis Filipe (Thomaz 1995) stwierdza, że od 1515 do 1622 roku „choć nie ma już spektakularnych podbojów, sieć pozycji portugalskich gęstnieje, najczęściej poprzez porozumienia z lokalnymi potentatami” (Thomaz 1994a, 394).

Inną, bardziej rozwiniętą periodyzację zaproponował Sanjay Subrahmanyam. Stworzenie podstawowych baz imperium portugalskiego na wschodzie miało nastąpić do 1540 roku, w dwóch momentach: do 1525 roku Portugalia instalowała się na zachód i na wschód od Przylądka Komoryn (południowy kraniec półwyspu indyjskiego), podczas gdy tylko od 1525 do 1540 roku system zaczął regularnie działać. W latach 1540-1570 nastąpił cykl recesywny, ze względu na pozorne wyczerpanie się możliwości ekspansji Estado da India po długich rządach Nuno da Cunha (gubernator portugalskich posiadłości w Indiach w latach 1528-1538) i przed odrodzeniem lewantyńskiego szlaku przyprawowego (Subrahmanyam 1995, 113). Okres po 1570 roku, pomimo reorientacji i nowych kierunków ekspansji Portugalczyków,

zapowiadał i przygotowywał upadek Portugalczyków na Wschodzie, co nastąpiło w XVII wieku.

Jeśli spróbujemy pogodzić te różne periodyzacje, możemy wyznaczyć trzy główne momenty w historii obecności Portugalii na Wschodzie w XVI wieku: do 1515 r., gwałtowny rozwój; od 1515 do 1560 r. koniunkturalne oscylacje wzrostu i kurczenia się, wraz z rozszerzeniem sieci handlowej na wschód i możliwym zarządzaniem, na własny użytek, kilkoma lokalnymi konfliktami; wreszcie, od 1560 r. - stabilizacja terytorialna, w której wobec niemożności monopolizacji handlu przyprawami do Europy pogłębiają się stosunki z Dalekim Wschodem i rozwija się handel międzyregionalny, rozciągający się od Indii po Makau i Nagasaki. XVII wiek to stopniowy upadek potęgi Portugalii na Oceanie Indyjskim, przyspieszony po symbolicznej utracie kontroli nad cieśniną Ormuz w 1622 roku.

Jak ten zarys periodyzacji można połączyć z ewolucją ruchu portugalskich armad indyjskich i jakie relacje można ustalić między obydwoma zjawiskami?

W niektórych momentach historia armad wydaje się zapowiadać pewne fazy historii Estado da India. W innych wpływ jest mniej oczywisty, a związek przyczynowy wydaje się być wzajemny. W pierwszych latach XVI wieku wigor rytmu wypłynięć armad wskazywał na ekspansję posiadłości Portugalii na Wschodzie, ponieważ siły zbrojne opuszczające Portugalie były źródłem portugalskiej potęgi morskiej w regionie. Po 1510 r. Liczba wyjazdów z Lizbony zmniejszyła się, stabilizując wielkość obszaru Estado da India, choć cyklicznie reagując na sytuacje większego kryzysu militarnego. W latach 1510-1555 ruch armad wzdłuż trasy przylądka zmieniał się bezpośrednio w wyniku próśb zarządzających bazą w Goa, jak w przypadku oblężenia Diu. Wysłanie kilku statków poza sezonem z pocztą i różnymi zawiadomieniami związanymi ze znanymi wiadomościami na Morzu Śródziemnym o przygotowaniu muzułmańskich sił zbrojnych jest kolejnym przejawem troski Korony o częstszy kontakt z jej wschodnimi domenami.

Od połowy stulecia panował spokój, zarówno w sytuacji militarnej i terytorialnej Estado da India, jak i w ruchu armad. Jednocześnie Korona wydaje się chcieć przekierować swoje ekspansjonistyczne priorytety i stara się stworzyć ramy prawne dla okrętów płynących do Indii, unika niektórych wcześniejszych ekscesów i zapewnia regularne funkcjonowanie statków na trasie. Liczba wyjazdów pozostaje stosunkowo stabilna, a w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XVI wieku poziom pomyślnych powrotów znacznie się zwiększa. Niewiele statków pozostaje na Oceanie Indyjskim, a straty są niewielkie.

Dopiero w Unii Iberyjskiej, szczególnie po 1586 r., nastąpiło ważne odwrócenie ewolucji kilku zmiennych w ruchu armad indyjskich. Na Atlantyku silniej odczuwana jest konkurencja morska, handlowa i militarna ze strony mocarstw północno-zachodniej Europy. Znacznie wzrasta liczba ludności Korsyki i piractwa, zwłaszcza statków angielskich na Azorach. Zaangażowanie Portugalii w spory Habsburgów o hegemonię w Europie w krótkim okresie pociągnęło za sobą oczywiste koszty dla portugalskich interesów morskich i

handlowych (zob. Tabele 3–5 dotyczące strat w tym okresie). W latach 1595-96 sytuacja przedstawia ponurą i niepewną przyszłość. Spośród 24 statków z lat 1591-1595 13 zaginęło z różnych powodów plus dwa kolejne wyprodukowane w Indiach: Chagas i Madre de Deus. Anglicy i Holendrzy przygotowują się do zmiany porządku wokół Przylądka Dobrej Nadziei w kierunku Oceanu Indyjskiego. Dobiega końca portugalski monopol na szlaku przyładowym.

W pierwszej dekadzie lat XVII wieku odbywa się próba odrodzenia armad, przygotowuje się 84 statki, ale jest to wysiłek bezowocny, ponieważ ponad 25% wraca do Portugalii tuż po wypłynięciu lub nawet nie opuszcza portu, jak to ma miejsce w przypadku armady z 1605 r. Ponadto straty są bardzo duże, czego przykładem może być ostatnia duża armada w 1608 r., z 14 żaglowcami pod dowództwem wicekróla João Forjaz Pereira. Oprócz trzech okrętów arribadas, po drodze gubi się kolejne sześć statków, więc tylko pięć dociera do wybrzeży Indii. Spośród nich dwie kolejne zaginęły na Oceanie Indyjskim, a tylko jeden wrócił do Lizbony. Z pozostałych 5 statków, które wypłynęły w październiku tego samego roku na Ocean Indyjski, pozostały tam 4, a tylko jeden powrócił.

W 1621 r. ponownie przygotowano armadę o rozsądnych wymiarach, z 10 żaglowcami, ale 9 byłot zmuszonych do powrotu do Lizbony. /.../. Wreszcie, w 1629 roku, nowa armada dziesięciu statków opuściła Lizbonę, z których siedem zdołało dotrzeć do Indii, gdzie pozostały cztery, trzy wyprawiły się z powrotem do Lizbony, z których dwa pomyślnie wróciły. Od tego czasu armady indyjskie to historia ich stagnacji i upadku.

Między 1636 a 1645 rokiem liczba strat spada, a zwroty nieznacznie przekraczają 50%, ale to tylko przerwa przed ostatnim ciosem między 1646 a 1650: 8 strat na 20 statków i tylko 4 potwierdzone powroty. To był koniec portugalskich armad. Wygrali konkurenci, firmy angielskie i holenderskie na trasach między Europą a Wschodem. Od 1650 r. Portugalczycy odgrywali peryferyjną i nieistotną rolę na szlaku przyładowym, pomimo opinii, które starają się uwypuklić ich względne sukcesy w ostatnich dziesięcioleciach lat sześćdziesiątych (por. Ames 1991, 23-27). Dostępne liczby są niekompletne, ale prosta analiza tempa wypłynięć do połowy XVIII wieku prowadzi do jasnej konkluzji: trasa przez Przylądek nie była już trasą portugalską.

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

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Lata

wypłynięcia z Lizbony

Od połowy XVIII wieku źródła służące badaniu portugalskiego ruchu morskiego opierają się głównie na różnych typach oficjalnych rejestrów wejść i wyjść statków w portach portugalskich, zwłaszcza w Lizbonie. Dane te były gromadzone w ówczesnej prasie (na przykład Gazeta de Lisboa) lub były gromadzone w oficjalnych dokumentach. Jednym z dostępnych i najbardziej kompletnych źródeł są Księgi Marco dos Navios z Archiwum Historycznego Rady Miasta Lizbony, w których zarejestrowane są wszystkie statki przepływające przez port w Lizbonie w ostatnich dziesięcioleciach XVIII wieku.

Na podstawie tych zapisów można zidentyfikować pewne wzrost handlu portugalskiego ze Wschodem (patrz tabela 2). Między 1778 a 1810 rokiem 204 statki z portów azjatyckich wpływają na Tag, prawie wszystkie z nich o dużym tonażu. Między 1781 a 1790 rokiem do Lizbony przybyło 129 statków, co podniosło roczną stopę przychodów do nieznanej wartości od początku istnienia XVI wieku. Najbardziej pracowity rok to 1784, kiedy przybywa 19 statków (10 z portów indyjskich, 8 z Makau i 1 z Batavii). Liczby te potwierdza ówczesna prasa (podobnie jak w przypadku Almanachów publikowanych na początku każdego roku kalendarzowego), chociaż zapisy portu Lizbońskiego (zdeponowane teoretycznie w Junta do Comércio dos AN / TT) zezwalają tylko częściowo je potwierdzić, ponieważ są niekompletne.

Jak możemy zmierzyć się i usystematyzować dane, które posiadamy na temat ewolucji portugalskiego ruchu statków na trasie przyładowej i na podstawie których powinniśmy

rozwinąć naszą interpretację dostępnych wskaźników? Czy należałoby spojrzeć tylko z perspektywy ilościowej, opartej na przepływie statków między Lizboną a Oceanem Indyjskim, który wskazuje na stały spadek po 1510 r., tylko chwilowo zatrzymany? A może lepiej spojrzeć na to z punktu widzenia rentowności, porównując zainwestowane środki z osiągniętym zwrotem?

Jak możemy wprowadzić do naszej oceny inne zmienne, jak zewnętrzna konkurencja i jej wkład w upadek armad?

Tradycyjne spojrzenie, które w pewien sposób dominowało do połowy naszego wieku, postrzegało pierwsze dziesięciolecie szlaku przyładkowego jako heroiczny okres w naszej historii, kiedy statki z krzyżem Chrystusa pływały po oceanach jako absolutni władcy mórz, stawiając odważnie czoła naturalnym przeszkodom i czyniły to z odwagą i pomysłowością, nieporównywalnymi z żadnymi innymi. Upadek był zjawiskiem, które wiązało się z narodowymi problemami politycznymi, szczególnie związanymi z kwestią sukcesji João III i Sebastião. Pierwsze większe katastrofy, mające duży wydźwięk społeczny, pochodzą z ostatnich lat panowania króla João III, kiedy to pojawia się już kwestia sukcesji. Ostateczny upadek miał nastąpić później, wraz z Unią Iberyjską, odpowiedzialną przede wszystkim za trudności, z którymi borykała się Portugalia pod koniec XVI wieku i w pierwszej połowie następnego stulecia. Inne interpretacje za czasów nacjonalizmu Estado Novo (od 1933 roku) postrzegały utratę niepodległości jako decydujące wydarzenie powodujące upadek portugalskiej władzy na morzach, a co za tym idzie, dla katastrofę, które nagle spadła na indyjskie armady. Ta interpretacja ma zasadniczo charakter polityczny i wyjaśnia upadek portugalskiego monopolu na szlaku przyładkowym i narastanie katastrof niekorzystną sytuacją polityczną Portugalii, która trwała od ostatnich dziesięcioleci XVI wieku do Restauracji.

Bardziej nowoczesne interpretacje ewolucji portugalskiego szlaku przyładkowego widziały bardziej globalnie jego wzrost i upadek, nawet jeśli proponowana chronologia nie różni się zbytnio od poprzedniej. Wahania rytmów statków w tranzycie między metropolią a Estado da India są zintegrowane ze wspólnym podejściem do przepływów handlowych między Europą a Wschodem oraz z ewolucją międzynarodowych uwarunkowań gospodarczych. Wewnętrznie aspekty społeczno-demograficzne i ekonomiczno-finance miały również uprzywilejowaną pozycję, aby wyjaśnić pozorne wyczerpanie szlaku przyładkowego na przełomie XVI i XVII wieku.

Jeżeli datowanie spadku żywotności szlaku przyładkowego nie różni się istotnie od poprzedniego, to rozumowanie jest tu inne. Decydujące momenty nie mają politycznego wytłumaczenia, ale są częścią długotrwałych procesów, które nadają im sens. W ten sposób Unia Iberyjska nie jest postrzegana jako czynnik decydujący sam w sobie dla upadku szlaku przyładkowego, ale jest tylko częścią trendu spadkowego, który można przypisać mniej lub bardziej odległemu momentowi w pierwszej połowie wieku, być może w latach trzydziestych lub czterdziestych XVI wieku.

W tym przypadku dochodzi do dewaluacji kontekstu politycznego lat 1580-81, która byłaby jedynie ogniwnem w szerszym łańcuchu wydarzeń, które tłumaczyłyby stagnację i upadek Kariery, nie odgrywając w całym procesie szczególnej roli katalizatora. Byłoby to tylko zaburzenie z krótkiego czasu w historii, które dopiero wkomponowane w długi trend o charakterze ekonomicznym zyskałoby swoje prawdziwe znaczenie. Do pewnego stopnia, między innymi, może to być nawet sytuacja stagnacji w portugalskim dochodzie imperialnym, wyjaśniająca wiele opcji politycznych przyjętych w tym okresie i przechylająca w wielu oczach równowagę dla unii z Kastylią.

Ale co mówią nam rzeczywiste dane? Czy mogą potwierdzić którekolwiek ze sprzecznych perspektyw lub tradycyjnie proponowanej chronologii procesu upadku szlaku przyładowego i dramatyzacji skutków strat?

Po pierwsze, wytyczenie złotego okresu portugalskich armad indyjskich można pokazać na dwa sposoby, przyjmując albo kryterium czysto ilościowe albo bardziej związane z osiągnięciami z dokonanych inwestycji. Jeśli pójdziemy pierwszą drogą, historia armad to długi proces narastania kryzysu, przyspieszanego cyklicznie. W tym przypadku, począwszy od pierwszej dekady XVI wieku, ruch wypłynięć i powrotów „statków indyjskich” w liczbach bezwzględnych gwałtownie spada i zapoczątkowuje długą tendencję spadkową, która zatrzymuje się dopiero między 1560 a 1580 rokiem. Jeśli jednak wybierzemy drugi rodzaj spojrzenia, każda próba datowania hipotetycznego „złotego wieku” Wielkiej Armady Indyjskiej staje się bardziej złożona. Zgodnie z tą alternatywną metodą, dziesięciolecia 1560 i 1570 przedstawiają najlepsze poziomy wykorzystania poczynionych inwestycji, ponieważ w tym okresie liczba przerwanych podróży (arribadas i strat) jest mniejsza, wartość przywiezionych towarów nigdy nie osiągnęła podobnego poziomu aż do ostatnich dziesięcioleci XVIII wieku.

Poprzez syntezę wszystkich tych elementów i wyartykułowanie różnych perspektyw możemy zarysować, w kategoriach syntezy, następujące dominujące trendy:

- Do 1510 r., Okresu wielkiej witalności armad, z dużą liczbą statków w tranzycie, mającymi utrwalić portugalską obecność wojskową na Oceanie Indyjskim i jej dominację nad handlem przyprawami korzennymi. Straty w liczbach bezwzględnych są wysokie, ale związane są z okresem rozkwitu podbojów i powstania Estado da India, a także z fazą eksploracyjną samego szlaku przez Przylądek.

- Między 1510 a 1555 rokiem następują po sobie krótkotrwałe oscylacje, spowodowane przekroczeniem wielkości ustabilizowanego ruchu statków handlowych na trasie Przylądka ze względu na konieczność reagowania na pojawiające się potrzeby militarne Estado da India. Z jednej strony istnieje tendencja do ustalania liczby rocznych wyjazdów na stabilnym poziomie średnim podyktowanym interesami handlowymi, z drugiej jednak konieczne jest wysyłanie posiłków wojskowych na Ocean Indyjski.

- Od 1555 do około 1585 roku w Indiach osiągnięto pewien stan stabilizacji armad, przy niewielkich wahaniach liczby wyjazdów i wysokim poziomie wykorzystania podróży. Mimo odrodzenia szlaku lewantyjskiego wydaje się, że jest to okres dojrzałości Wielkiej Armady.

- Po 1585 r. i ogólnie do 1635 r. Byliśmy świadkami ataku holenderskiego i angielskiego na portugalski monopol na szlaku przyładowym, co doprowadziło do nieodwracalnego upadku Armady, która od około 1620 r. była już całkowicie niezdolna skutecznie przeciwstawić się konkurencji.

- Między 1635 a połową XVIII wieku Wielka Armada Indyjska jest tylko bladym odbiciem swojej świetnej historii i odgrywa jedynie symboliczną rolę w europejskiej podróży wokół Przylądka dobrej Nadziei, nawet jeśli udaje jej się ustabilizować i częściowo zreorganizować w ostatnich dziesięcioleciach XVII wieku, kiedy to zasadniczo oparła się na handlu produktami z Dalekiego Wschodu i wykorzystywaniu załadunków w Brazylii (Lapa 1968, 331-335).

- W ostatnich dziesięcioleciach XVIII wieku trasa przyładowa nagle odżyła. Szybkość statków w tranzycie między Portugalią a Azją zwiększa się, rozprowadzając ten handel przez porty Indii i Dalekiego Wschodu.

Krótko mówiąc, zgodnie z naszą interpretacją Wielka Armada Indyjska nigdy nie przeżywa chwili, którą można by uznać za prawdziwe apogeum; apogeum jej ruchu zbiega się z pierwszą dekadą życia i odtąd przechodzi przez gorsze i lepsze okresy, przy lepszym (1560-85) lub gorszym (1550-55) wykorzystaniu dostępnych zasobów, zanim rozpocznie się nieodwracalny proces upadek, który ma decydujący punkt zwrotny między 1585 a 1595 rokiem. Wtedy konkurencja zewnętrzna przybiera na sile, staje się agresywna i szybko niszczycielsko skuteczna. Pomimo starań o odzyskanie pozycji między 1600 a 1610 rokiem próba ta w krótkim, średnim i długim okresie była skazana na niepowodzenie.

Wykres 1 - Ruch karier w Indiach (1497-1650). Podsumowanie głównych wskaźników
 Quadro 1 - Movimento da Carreira da Índia (1497-1650)

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.

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Okres wyjście z Lizbony łączne straty przybycie do Lizbony straty % Powrót %

Tłumaczenie Noty i odnośnika z kropką

Nota: ten wykres nie obejmuje statków, które były zadokowane lub pozostawały na Oceanie Indyjskim, co wyjaśnia wielką różnicę między liczbą wypłynięć a powrotów do Lizbony w poszczególnych okresach.

*- Gdy całkowita liczba wypłynięć o strat przewyższa liczbę powrotów, jest to spowodowane istnieniem statków wyprodukowanych na Oceanie Indyjskim

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

Tabela 2 - Wejście statków z Azji w porcie w Lizbonie (1778-1801)

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

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Lata

wejścia do portu w Lizbonie

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

Tabela 3 - Straty armad w Indiach (1581-1600)

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

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Rok	liczba statków	zawrócenia w trakcie podróży do Indii	straty w drodze do Indii	straty w Indiach	straty w drodze powrotnej, nazwy statków	powroty
-----	----------------	--	-----------------------------	------------------	--	---------

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

Tabela 4 - Straty spowodowane nadmiernym obciążeniem lub złym stanem statku (1581-1600)

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.

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Rok	nazwa statku	przyczyna utracenia statku	data	miejsce utracenia
		Excesso de Carga – przeładowany		
		Mau Estado – zły stan techniczny		
		Ataque – wrogi atak		

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

Tabela 5 - Straty w wyniku działań wroga (1587-1641)

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.

Tłumaczenie tytułów kolumn w tabeli powyżej

Data nazwa statku jaki statek zaatakował miejsce ataku

Komentarze

Ida – w drodze do Indii

Volta – w drodze powrotnej

Incendio voluntario – podpalenie przez załogę

Incendio, apos ataque – podpalenie po ataku

Excesso de Carga – przeładowany

Encalhou, apos ataque – na mieliźnie po ataku

Varou, apos ataque e temporal – zatonał po ataku i sztormie

Varou ao fugir zatonał podczas ucieczki

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 Descobrimento 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. - *Emmentia 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. Pyrard de 1944. - *Viagem de Francisco Pyrard, 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, Gouernadores, 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 Índia, 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.

Axelsson, 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 Índia, 1650-1750*; London; Society for National Research; Separata de *The Mariner's Mirror*.

Boxer, C. R. 1961. - "The Carreira da Índia (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 Esclaves. 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 Portuguesa e a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*; Lisboa/Macau; Com. Nac. Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/Instituto Cultural de Macau/Instituto Português do Oriente.

Steensgaard, 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..

Dodane przez JK: Subrahmanyam, Sanjay, 2012, The Portuguese Empire in Asia, 1500–1700, John Wiley & Sons Ltd, Chichester (UK)

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.