

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA E CARTOGRAFIA ANTIGA

SÉRIE SEPARATAS

217

A MADEIRA
NA ROTA DOS DESCOBRIMENTOS
E EXPANSÃO ATLÂNTICA

POR

ALBERTO VIEIRA



INSTITUTO DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA TROPICAL
LISBOA • 1988

A Madeira na Rota dos Descobrimentos e Expansão Atlântica

Alberto Vieira

1. A Madeira foi, no contexto da expansão ibérica, o primeiro caso que serviu de arranque para posteriores iniciativas no Atlântico. De primeira árça de efectiva ocupação portuguesa passou a ser o fulcro das atenções de navegantes e aventureiros peninsulares e mediterrânicos, que dessa ocupação tiravam estímulos para avançar para sul ou para ocidente, à procura de promissoras terras. Além disso a eternização da questão das Canárias e a perspectiva de uma solução diplomática desfavorável a Portugal, impeliram os portugueses para este rápido reconhecimento, ocupação e valorização socio-económica da Madeira. Gorada a iniciativa de domínio das portas de entrada no Atlântico Sul havia que assegurar a posse da Madeira, pois podia substitui-las (1). Quer dizer: a ocupação desta ilha inabitada e totalmente coberta de arvoredos, era como uma necessidade imperiosa em face do malogro da posse das Canárias.

A Madeira, porque inabitada, podia responder de imediato As necessidades do português, que moldou o seu espaço geográfico As solicitações económicas e políticas da coroa portuguesa. No espaço de vegetação luxuriante foram criadas arroteias salpicadas de searas, latadas e hortas e das enseadas fizeram-se importantes portos de mar, tão necessários ao apoio As navegações ao longo da costa ocidental africana ou para eventuais assaltos às Canárias. Em resultado da conjuntura conturbada das Canárias, que perdura até 1480, a Madeira surge no contexto de expansão atlântica no século XV como uma peça-chave para a afirmação da hegemonia portuguesa. Tais condicionantes materializaram o rápido surto & nova sociedade e da economia madeirenses que deterão urna função primordial na actividade expansionista portuguesa.

A Madeira apresenta-se, no século XV, como uma encruzilhada de opções e apoios adequados às solicitações do Portugal em expansão, e dai o seu rápido desenvolvimento económico e social. Os produtos da agricultura, para dóm de solucionarem as carências do reino, provocaram o rápido enriquecimento dos seus agentes e a disponibilidade de capital para as empresas bélicas em Marrocos e as navegações ao longo da costa africana. Aí brotará uma nova aristocracia ultramarina, fiel aos ideais cavaleirescos e que afirma a sua posição guerreira nas façanha de exploração do litoral africano e nas lutas nas praças africanas.

(1) Alberto Vieira «*O Infante D. Henrique e o Senhorio das Canárias*» in *Jornadas de História de Lanzarote s Furtevenura*, 1985.

A Madeira aparece deste modo, ao longo do século XV, como um ponto de referência obrigatória nos descobrimentos e na expansão portuguesa. Todavia os avanços náuticos e navais associados a um melhor conhecimento do oceano conduziram paulatinamente a Madeira para *unia* posição secundária em relação às grandes rotas oceânicas (2). Com as viagens de Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral e com os estudos de Duarte Pacheco Pereira e de D. João de Castro a Madeira surge numa posição secundária nas rotas atlânticas, sendo preterida em favor das Canárias, de Cabo Verde, de S. Tomé; a partir de então evidenciar-se-á apenas como padrão modelo que deu origem à nova realidade social, económica e institucional que emergiu com a expansão europeia. Ao ilhéu restava a ilha e a possibilidade de dar continuidade a essa empresa e a possibilidade de &mar as suas potencialidades económicas em face das solicitações das novas áreas de ocupação do Atlântico e Índico, surgindo o vinho como seu principal interlocutor.

2. A proximidade da Madeira ao reino, associada às condições dos ventos e marítimas manifestam-se com os principais obstáculos à valorização da ilha no contexto das navegações atlânticas. As Canárias, porque melhor posicionadas e distribuídas por sete ilhas em latitudes diferentes, estavam em melhores condições para a prestação desse serviço de apoio. Todavia a situação conturbada deste arquipélago, mercê da disputa da sua posse pelas coroas peninsulares e a demorada campanha de pacificação guanche, fizeram com que a Madeira surgisse no século XV como um dos principais eixos do domínio português no Atlântico (3).

O maior conhecimento dos mares, os avanços tecnológicos e da ciência náutica retiraram à Madeira essa posição charneira das navegações atlânticas, sendo substituída por Cabo Verde ou as Canárias. Assim, a partir de meados do século XVI, a Madeira surgirá apenas como um ponto de referência para a navegação atlântica, uma escala ocasional para o reparo e aprovisionamento de vinho. Só o surto económico conseguirá atrair as atenções das armadas, dos navegantes e aventureiros (4).

No século XV, segundo informação de Zurara (5), a Madeira emerge, a partir de 1445, como o principal porto de escala das navegações ao longo da costa ocidental africana. O rápido surto económico da ilha, associado às já referidas

(2) Luís de Albuquerque, *Ciência e experiência nos Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, 1983.

(3) Pierre Hugutte Chaumu, *Séville et l'Atlantique (1504 a 1650)*, vol.VIII t.1.,448.

(4) *Ibidem*, 445-8.

(5) *Crónica da Guiné*, Porto, 1973, Caps. XXXI, XXXV, LI, LXVIII, LXXV, LXXXV, LXXXVII-LXXXIX.

dificuldades encontradas nas Canárias, assim o determinam. Os excedentes agrícolas da ilha permitem que o Funchal possa substituir os portos do reino no *avituilhamento* das caravelas benriquinas. A Madeira passa a escala obrigatória das navegações no Atlântico (6); as expedições de Cadamosto confirmam essa rota (7).

A partir do século XVI o arquipélago surgirá nos diários de bordo e roteiros apenas como ponto de referência para rectificação da rota ou poiso ocasional de fuga às tempestades, reparo ou aprovisionamento de vinho (8). Os ventos de nordeste e sudoeste que sopram nesta área dificultam a escala madeirense obrigando os navegadores a socorrerem-se da escala das Canárias ou a aguardar a passagem por Cabo Verde. Assim a rota a partir de Lisboa passaria entre a Madeira e Porto Santo (9); daí a recusa do Almirante Gago Coutinho em aceitar a afirmação camoneana da passagem pela Madeira da armada de Vasco da Gama (10); a opinião do erudito Almirante está corroborada, aliás, pelo roteiro da referida viagem (11).

Compulsados os diversos roteiros e descrições de viagens no Atlântico, nomeadamente da rota da Índia, verifica-se que a escala da Madeira é ocasional, mantendo-se apenas como ponto de referência para a confirmação da rota certa, conforme o declararam D. João de Castro e João de Lisboa (12). Na generalidade esses roteiros referem-se a passagem à vista da Madeira e muito raramente a utilização do Funchal como porto de escala na rota de ida (13). Apenas em 1508 nau capitania da armada de Jorge de Aguiar teve necessidade de aí fazer escala para reparar um mastro (14) e em 1516 a nau «Conceição» fez a mesma escala (15). Se à ida a Madeira se encontrava muito a ocidente da rota ideal, no regresso

(6) Alberto da Silva, *O Algarve e a Madeira no Século XV*, Lisboa, 1974, 49; Dias Dinis, *Monumenta Henricina*, vol. VIII, Coimbra, 1967, 297-98.

(7) Viagens de Luís Cadamosto e Pedro de Sintra, Lisboa, 1948, 490.

(8) Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Uma viagem redonda da carreira da Índia, (1597--1598)*, Coimbra, 1985, 59-BO.

(9) Almirante Gago Coutinho, *A Náutica dos Descobrimentos*, vol. I, Lisboa, 1951, 220, 336; idem, *O roteiro da viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos Lusíadas*, Lisboa, 1930, 6-13 (Sep. dos Anais do Clube Militar Naval).

(10) Idem, *O Roteiro da Viagem da Gama (...)* 6-13.

(11) *Diário da viagem de Vasco da Gama*, Porto, 1945; Avaro Velho, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama, 1497-1499*, Lisboa, 1940; Quirino da Fonseca, *Diários de Navegação da Carreira*, Lisboa, 1938; Gabriel Pereira, *Roieiros portugueses da viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI a XVII*. Lisboa, 1898; *Obras completas de D. João de Castro*, vol. I, Coimbra, 19B.

(12) Ob. cit. I, 127 João de Lisboa, *Livro de Marinharia (...)*, Lisboa, 1903, 6, 126, 211.

(13) Luís de Albuquerque, «*Escala da carreira da Índia*» in *Revista da Universidade de Coimbra*, XXVI, 1978, 149.

(14) Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses*, vol. I, Coimbra, 1924, Lº 11, cap. XCI, 418.

(15) Luís de Albuquerque, art. cit., 142

ficava também muito aquém do traçado da volta que se fazia pelo largo. A sua posição geográfica não permitia o seu uso como porto de escala *h* ida e retorno, perdendo-o em favor das Canárias, Cabo Verde e Açores. Todavia surgem escalas ocasionais & embarcações que demandam a ilha arrastada pelas intempéries ou empenhadas no contrabando. Fernão Lopes de Cantanheda refere que o governador Diogo Lopes Segueira, no seu regresso da Índia, foi conduzido pelo mau tempo à vista da Madeira (16). Além disso está documentada a escala, em 1520, da nau de D. Diogo de Lima, oriunda da Índia (17) e em 1528 da nau de André Soares, capitão da Mina (18). O mesmo sucede em 1586 com Diogo Rodrigues Cardoso que no regresso de Angola naufragou na Madeira (19).

Se o aparecimento das naus portuguesas da Mina e Índia no porto do Funchal é ocasional, o mesmo não poderá ser dito com as naus das Índias espanholas. Esta surge com assiduidade no porto do Funchal, no último quartel do século XVI, a contrabandear ouro e prata junto dos mercadores ingleses ou flamengos. Tal situação obrigou a coroa a tomar medidas severas de punição dos transgressores e a exigir grande vigilância das autoridades madeirenses (20). Por vezes as condições meteorológicas conduziam a uma alteração no traçado da rota fazendo com que os navios se aproximassem da Madeira; tal sucedeu em 1542 com duas naus vindas de S. Domingos, que tiveram que aguardar a passagem da amada de protecção, que viria de Sevilha (21) e em 1581 com outras naus que tomaram igual rumo, tornando-se necessárias medidas de vigilância (22).

Este parcial alheamento da Madeira das grandes rotas oceânicas dos impérios peninsulares favorece a sua posição charneira nas relações inter-insulares. Assim o porto do Funchal ao longo dos séculos XVI e XVII emerge como o principal ancoradouro de conexão das rotas comerciais que ligavam estas ilhas do Mediterrâneo atlântico (23). A par disso exerce uma função importante de escala das rotas de ligação das Canárias à península (24) e dos Açores às praças portuguesas da costa africana. Frédéric Mauro considera o porto do Funchal como um dos principais portos de comércio com as praças africanas, distribuidor

(16) *Ob. cit.*, 1929, L.º V, cap. XXXII.

(17) A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, 11-89-137.

(18) *Ibidem*, 11-153-137.

(19) Arquivo Geral de Simancas, *Secretarias Provinciales*, liv. 1485, fl. 155v.º, publ. in Monumenta Missionaria Africana, vol. IV, Lisboa, 1954, n.º 114 p. 460.

(20) Joel Serra, «*Holandeses e ingleses em portos de Portugal no Domínio Filipino*», in Das Artes e da História da Madeira, n.º 3 (19), 9-13.

(21) João José Abreu de Sousa, «*Galeões da prata no Funchal (1542)*» in Atlântico, 5, 1986, 5-10.

(22) AR.M. *Documentos Avulsos*, CX.2-215, Sintra, 3 de Outubro de 1581; V. F. Assis, Epistolario de Filipe II, Madrid, 1943, n.º 1029, p. 206, n.º 1114, p. 223.

(23) Alberto Vieira, *O Comércio Inter-Insular (...)*, Funchal, 1987.

(24) *Idem*, «*O Comércio de cereais das Canárias para a Madeira nos séculos XVI e XVII*», in *VI Colóquio de História Canário-Americano*, Las Palmas de Gran Canária, 1984 (no prelo).

do necessário provimento do cereal açoriano (25).

3. Se o posicionamento geográfico da ilha não a favoreceu a dinâmica da navegação atlântica o mesmo já não se poderá dizer em relação ao devir sócio-económico e institucional. O rápido surto da nova sociedade madeirense fê-la afirmar-se no contexto da civilização atlântica.

A Madeira, mercê do pioneirismo da sua ocupação e valorização socio-económica, firmou uma posição de destaque e galvanizou o empenho das gentes peninsulares e mediterrânicas. A novidade aliada ao elevado nível de rendimento dos investimentos produtivos contribuíram para a sua afirmação no espaço atlântico. Tal situação implicou um desvio forçado das rotas de modo a que os marinheiros e mercadores europeus, espalhados pelos quatro cantos do oceano, pudessem beneficiar dos seus cereais do seu açúcar e vinho. Enquanto uns produtos definiram uma rota europeia e só escassamente africana, com o transporte de cereal para Marrocos até o terceiro quartel do século XV, outros inserem-se nas rotas oceânicas que conduzem às Índias, ao Brasil e à costa africana. Desta forma o vinho madeirense, pela sua fama e também necessidade na dispensa das caravelas quinhentistas, tornou obrigatória a escala na Madeira, ou então a sua distribuição pelos principais portos de saída do reino.

No Funchal o serviço de apoio à embarcações régias que transportavam o açúcar dos direitos reais As principais praças europeias ou que seguiam rumo à Índia, Brasil ou Guiné era assegurado pelo almoxarifado e Provedoria da Alfândega do Funchal (26); ao feitor era dado o encargo de apoiar as embarcações destinadas à Índia, enquanto o capitão se encarregava das que seguiam para a Guiné, As embarcações eram providas de vinho, pescado e azeite de acordo com o número de tripulantes e o porto de destino; os que seguiam para o reino recebiam mantimento para vinte dias, enquanto os que rumavam ao poente e para levante eram abastecidos para quarenta e sessenta dias, respectivamente. Em 1528 uma nau régia capitaneada por André Soares, proveniente da Mina, recebeu do Provedor da Fazenda biscoito, pescada, azeite e vinho para sustento de dezoito tripulantes no percurso de vinte dias até Lisboa (27). Além disso em 1530 o rei recomendava a Simão Aciolli, provedor da fazenda, a compra de dizentas pipas de vinho e o seu envio a Lisboa, para poder abastecer a armada da Índia que partiria em 1531 (28). Esta situação repete-se em 1643, ano em que o monarca recomenda ao Provedor da Fazenda do Funchal, Francisco Andrada, que fornecesse o vinho necessário às naus das armadas da Índia (29).

(25) «De Madère a Mazagan: une Méditerranée Atlantique». in *Hespéris*, 1. e 2.º trimestre de 1953.

(26) A.N.T.T., C.C. 11-87-162. 20 de Fevereiro de 1520.

(27) *Ibidem*, II-153-26, 17 de Dezembro de 1528.

(28) *Ibidem*, U-166-13, 9 de Dezembro de 1530.

(29) A.R.M., M.F.Reg. Geral, t. VI, fl 62;confronte-se A.N.T.T., P.J.R.F.F.. n.º 396, fols, 51-37.

A permanente solicitação do vinho da Madeira para o provimento das naus que sulcavam o Atlântico, deriva do seu *uso* como mezinha na cura do escorbuto e do facto de este ser o único vinho que não se alterava com o calor dos trópicos, antes pelo contrário se enriquecia nessas condições ambientais (30).

Tal situação justificará a assiduidade da escala madeirense por muitas embarcações que demandavam o Atlântico, com evidência para as inglesas que aí aparecem frequentemente (31). No período de 1524 a 1596 está documentada a passagem pelo Funchal de oito armadas inglesas rumo à Guiné ou a América delas se salientam a de John Cook (1554), John Hawkins (1584), Francis Drake (1585). Aliás a Madeira, desde o século XVI, é uma escala obrigatória para as embarcações inglesas que aí troca as manufacturas pelo vinho de que necessitam para consumo próprio ou para venda na América. A afirmação da economia vitivinícola madeirense e a fama do seu capitoso rubi néctar implicaram esse desvio obrigatório em algumas rotas oceânicas ao mesmo tempo que atraíram a atenção de muitos viajantes (32).

4. Como corolário das circunstâncias atrás aduzidas a Madeira firma uma posição de relevo nas navegações e descobrimentos no Atlântico. O seu rápido desenvolvimento e o empenho dos principais povoadores em dar continuidade à empresa de reconhecimento do Atlântico, reforçam a posição da ilha e fazem avolumar os serviços prestados pelos madeirenses nessa tarefa. Para a aristocracia nascente na ilha o seu empenhamento nas acções marítimas e bélicas é ao mesmo tempo uma forma de homenagem aos seus senhores (monarca, donatário) e de aquisição de benesses ou comendas. Essas condicionantes atraíram todos os moradores da ilha sem exclusão de idade; em 1445 Fernão Tavares, de idade avançada, participa numa expedição à costa africana, de que lhe valeu ser armado cavaleiro no Cabo do Resgate. Note-se que o próprio Simão Gonçalves da Câmara refere que as principais fadas da ilha manem a sua vinculação nobreza do reino (33).

Zurara, na Crónica da Guiné, confirma essa situação, salientando que a participação madeirense nas viagens henriquinas & reconhecimento da costa africana se orienta pelos princípios e tradições da cavalaria do reino, tendo como objectivo primordial o bem servir o amo, o Infante D. Henrique. É assim que Tristão da ilha aparece nessa empresa por «bom desejo para

(30) Rodrigues Cavaleiro «*Subsídios para a história do vinho a bordo*» in *Informação vinícola*, n.º 1, 1944, 1-2; idem, «Ainda o vinho das naus das Índias», in *ibidem*, n.º 24, 1944, 1 e 4; António de Almeida, «*O vinho na Medicina*», in *ibidem*, n.º 84, 1949.

(31) J. W. Blake, *Europeans in West Africa, 1450-1500*, II, Londres, 1942, 250, 327-8, 361, 398; Richard Hakluyt, *The principal navigations*, t. VIII, vol. I, 424; T.X 11-12, 93, 266.

(32) Frédéric Mauro, *ob. cit.*, 25-26.

(33) A.N.T.T., C.C., 11-38-5.

serviço do Infante e muito do seu proveito», enquanto Álvaro de Ornelas vai «por alguma cousa de sua honra» (34), Todavia a participação dos Câmaras surge, segundo Zurara, mais sem esperança de ganho que nenhum dos que lá mandaram» pois «era nobre em todos seus feitos». As iniciativas de João Gonçalves Zarco eram orientadas apenas na intenção de bem servir o seu senhor (o Infante D. Henrique) (35). Mais adiante Zurara reforça a ideia para que esse empenho dos Câmaras seja entendido «somente por servir seu senhor»(36), pois com tais actos pretendiam dar testemunho de boa vontade que de havia & servir aquele senhor que o criara» (37).

Os principais obreiros do reconhecimento e do povoamento da Madeira, como criados na casa do Senhor Infante e dele dependendo institucionalmente, como capitães, sentem-se na obrigação de servir os seus amos (o donatário e o monarca). Tal condicionante motivará o seu empenhamento nas viagens henriquinas no período de 1445 a 1460 e na defesa das praças africanas nos séculos XV e XVI. O capitão de Machico, Tristão Vaz Teixeira, participou pessoalmente numa das expedições de 1445, enquanto João Gonçalves Zarco mandou duas vezes uma caravela sob comando do seu sobrinho, Álvaro Fernandes. Enquanto Zarco surge apenas por bem servir o Infante, Tristão Vaz ia por «bom desejo para serviço do Infante e muito ao seu proveito» (38), entretanto Álvaro de Ornelas, escudeiro da *casa* do Infante armou uma caravela «por fazer alguma cousa de sua honra».

A par disso os filhos desses primeiros povoadores madeirenses evidenciam-se em diversas façanhas bélicas nas praças marroquinas e no Oriente, guiados pelo ideal cavaleiresco (39). Nas praças marroquinas empenharam-se várias casas madeirenses, com especial relevo para os Câmaras, Abreu, Correias, Betencourts, Dórias, Feitas, Lomelinos, Vasconcelos, Ornelas, Catanhos, Monizes, etc. Os Câmaras, nomeadamente João Gonçalves, segundo capitão do Funchal, e Simão Gonçalves, terceiro capitão da mesma capitania, marcaram bem a sua presença nas mesmas praças, empenhando nelas os seus haveres e capacidades físicas (40). A bravura e o espírito bélico dos madeirenses tende-se As terras orientais onde se evidenciam João Rodrigues de Noronha, Jordão de Freitas e António Abreu (41). A participação madeirense nas possessões portuguesas do norte de Africa não se resumiu apenas ao apoio humano efectivo nas diversas campanhas de defesa das

(34) *Ob. cit.*, cap. LXVIII, LXX.

(35) *Ibidem*, cap. LXXV.

(36) *Ibidem*, cap. LXXV

(37) *Ibidem*, cap. -1.

(38) *Ibidem*, cap. LXX.

(39) Gaspar Frutuoso, *Livro segundo das Saudades da Terra*. Ponta Delgada, 1968; A Sarmiento, *A Madeira e as praças de África*, Funchal, 1932; João José de Sousa «*Emigração madeirense nos séculos XV a XVII*» in *Atlântico*, n.º I, Funchal, 1985, 46-52.

(40) Gaspar Frutuoso, *ob. cit.*, 222-223.

(41) *Ibidem*

respectivas praças, mas também ao provimento de cereais e materiais de construção para as diversas fortificações aí implantadas. Todas as despesas inerentes ao socorro de tais praças eram custeadas com as receitas dos direitos do açúcar. Só em 1508 a despesa com a armada de socorro a Safim onerou a ilha em 963 arrobas enquanto em 1514 se atingiram os 83\$815 rs (42).

Com o reconhecimento dos Açores, na década de 30, o Ocidente entra na rotina dos navegadores solitários que encontram aí um campo livre à sua iniciativa. Madeirenses e açorianos empenhar-se-ão, a partir de meados do século XV, à procura de ilhas desconhecidas representadas na cartografia. Assim, em 1451 Diogo de Teive sai do Faial em busca da ilha das Sete Cidades, mas só encontrou no regresso as ilhas de Flores e Corvo (43).

A partir desta primeira tentativa sucederam-se outras expedições nas quais participaram madeirenses, como João Fernandes do Arco, João Afonso do Estreito, António Leme e o próprio filho do capitão do Funchal, Rui Gonçalves da Câmara. A garantia do sucesso da empresa era assegurada pelos testemunhos cada vez mais evidentes da existência de terras a Ocidente e da legitimação ou reconhecimento da posse das terras descobertas por carta de antecipação (44). Note-se que essa entusiástica adesão dos insulares à procura de terras a Ocidente despertou o interesse de Colombo quando residiu na Madeira e Porto Santo, nas décadas de 70 e 80, contribuindo para o amadurecer do seu plano de abordagem da Índia pelo Ocidente (45).

5. A Madeira surge nos alvares do século XV como a primeira experiência de ocupação em que se ensaiaram produtos, técnicas, processos depois utilizados em larga escala noutras ilhas e no litoral africano e americano (46). A partir desta ilha transplantaram-se para os Açores homens, técnicas, produtos e estruturas jurídico-constitucionais que se adaptaram às condições mesológicas das nove ilhas açorianas. Por isso as cartas de doação das capitânias dos Açores, instrumentos jurídicos que legitimavam a posse e governo das ilhas, são elaboradas com base no formulário madeirense; é o que se pode inferir dos três factos seguintes:

-A primeira referência a tal situação surge em 2 de Março de 1450 na carta de doação da capitania da Ilha Terceira a Jácorne de Bruges. Aí o infante D. Henrique refere que, quanto à jurisdição e direitos, se faça «assim como nas ditas

(42) A.N.T.T., C.C., II-86-14, 14 de Agosto de 1509; *ibidem* 11-46-53, 8 de Abril da 1514.

(43) Ernesto Gonçalves, «*Diogo de Teive*», in *Das Artes e Da História da Madeira*, n.º 34, 1951.

(44) Jaime Cortesão, *Os descobrimentos pré-cobmbinos dos Portugueses*, Lisboa, S.A.; Manuel Monteiro Velho Arruda, *Colecção de documentos relativos ao descobrimento e povoamento dos Açores*, Ponta Delgada, 1977, 147-210.

(45) Frei Bartolomeu de Las Casas, *Historia de Indias, I*, México, 1981, 36.

(46) C. F. Virgínia Rau e Jorge Macedo, *O açúcar da Madeira nos finais do século XV* (. .), Funchal, 1962,9-10; Orlando Ribeiro, *Aspectos e problemas da expansão portuguesa*, Lisboa, 1962, 134, 136.

ilhas da Madeyra e Porto Santo...»(47).

-Em 1462 na carta de doação a João Vogado das ilhas Capraria e Lovo, D. Afonso V ordena que os seus povoadores «aiam todos os privilegios, liberdades, framquesas.. . concedidos e outorgados aos vizinhos e moradores da ilha da Madeira per publica escritura»(48).

-E, finalmente, em carta de doação de 17 de Fevereiro de 1474 a Antão Martins, especifica-se essa fundamentação: «tenha a capitania e governação na dita ilha, como o tem por mi joam gonçalves zargo na ilha da madeira na parte do Funchal e Tristão na parte de Machico e Perestrello no Porto Santo maus cavaleiros» (49). Esta situação repete-se várias vezes nas doações e confirmações das capitánias açorianas:

-confirmação da compra da capitania da ilha de S. Miguel por Rui Gonçalves da Câmara, de 10 de Março de 1474;

-doação da capitania da ilha de S. Jorge a Jogo Vaz Corte Real, em 4 de Maio de 1483;

-doação da capitania da ilha Graciosa a D. Fernando Coutinho, de 28 de Outubro de 1507;

-e acrescentamento da doação do Faial e Pico a Joz Dutra, de 1509(50).

Além disso toda a estrutura judicial, concelhia e da fazenda foi igualmente transplantada, adaptando-se aqui As condições geográficas e económicas do arquipélago açoriano. Assim, em finais do século XV o monarca, ao conceder o foral do almoxarifado da ilha Terceira, recomendava ao seu almoxarife, Fernão Vaz (1488-1 499, o seguinte:

«Primeiramente levareis o foral da minha ilha da Madeira e por ele arrecadareis muito bem todos meus direitos na dita ilha, .. . porque a povoação de todas as minhas ilhas foi depois de se começar a povoar a dita ilha da Madeira, e aqueles mesmos privilegios hão-de ser em aquelas mesmas,...» (51).

(47) Arquivo dos Açores, vol. I, 104-105; J. M. Silva Marques, *Os Descobrimentos portugueses* (...) vol I, n.º 373, pp. 470-471.

(48) Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Lº das Ilhas*, fol. 97. publ. in M. Monteiro Velho Arruda, ob. cit., 148.

(49) M. Monteiro Velho Arruda, ibidem. 80.

(50) Arquivo Nacional da Torre do Tombo. *Lº das Ilhas*. fl. 5vº; idem, Lº 3 das Confirmações gerais, fl. 172, publ. por M. Monteiro Velho Arruda, ob. cit., 161 e 183; Arquivo dos Açores, vol, X,492; C. F. Urbano de Mendonça Dias, *A vida de nossos avós*, vol. III, Vila Franca do Campo, 1944, 45, 11-32.

(51) *Lº dos Forais da Câmara de Vila Franca*, cit. por Urbano de Mendonça Dias; Ibidem. Vol. III, 32-56.